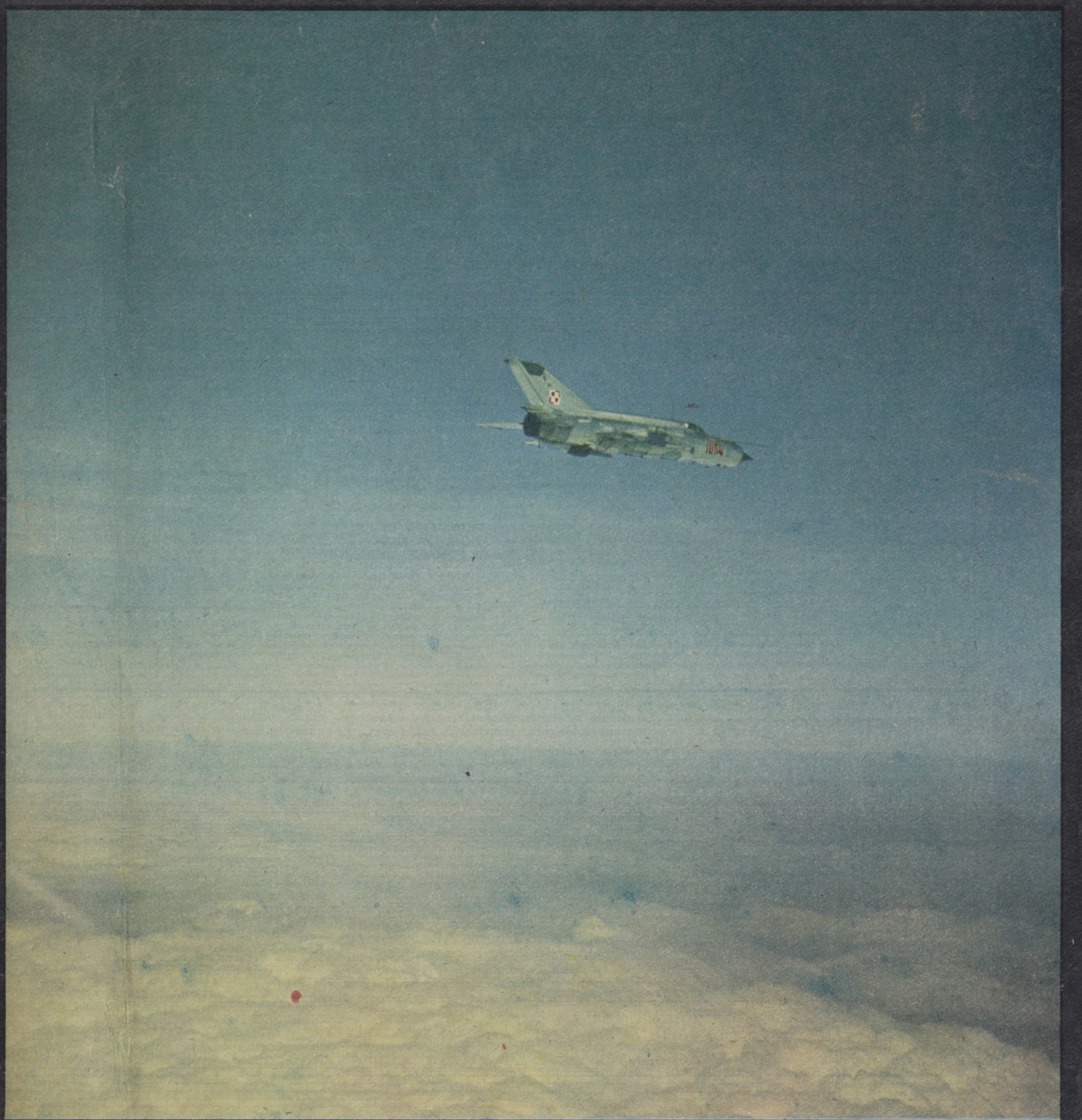
35 LAT
LUDOWEGO
WOJSKA
POLSKIEGO

CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

41 8.10.1978
(1422)



STEFAN OLSZOWSKI ZWIEDZIŁ WYSTAWĘ 50 LAT PZL

Członek Biura Politycznego, sekretarz KC PZPR — **Stefan Olszowski** wraz z I zastępcą Kierownika Wydziału Przemysłu Ciężkiego, Transportu i Budownictwa KC PZPR — **Kazimierzem Łukaszewskim**, zwiedził 22 września wystawę 50-lecia polskiego przemysłu lotniczego na Placu Zwycięstwa w Warszawie.

KPT. PIL. JERZY TOMCZYK MISTRZEM WALKI POWIETRZNEJ

Na jednym z lotnisk położonych na terenie Śląskiego Okręgu Wojskowego rozegrano w dniu 18–25 września finały zawodów użyteczno-bojowych lotnictwa myśliwskiego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

Tytuł Mistrza Walki zdobył kpt. pil. **Jerzy Tomczyk** z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego OPK „Warszawa" (naprowadzający — chor. nawig. **Andrzej Kolski**). Wicemistrzem został kpt. pil. **Jerzy Kopeć** z 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego im. Osadników Ziemi Dolnośląskiej (naprowadzający — chor. nawig. **Bogusław Żygadło**). Trzecie miejsce zajął kpt. pil. **Wojciech Wachowski**.

Tytuł zespołowego Mistrza Walki wywalczył klucz mjr. pil. **Aleksandra Winiarskiego** w składzie: mjr pil. **Leon Brzoza**, mjr pil. **Edmund Witkowski**, kpt. pil. **Józef Kulinowski** i rezerwowy — mjr pil. **Lesław Maślankiewicz**. Zespół naprowadzał chor. nawig. **Mirosław Szczupak**.

NOWA STACJA OBSERWACJI SZTUCZNYCH SATELITÓW KOŁO OLSZTYNA

W miejscowości Łamkówko koło Olsztyna powstała nowa stacja obserwacji sztucznych satelitów Ziemi. Nowy obiekt — pozwalający na precyzyjne obserwacje fotograficzne przy pomocy kamery śledzącej „AFU-75" — umożliwi rozszerzenie prowadzonych przez specjalistów z olsztyńskiej Akademii Rolniczo-Technicznej, badań z zakresu geodezji satelitarnej i geofizyki włączonych w program badawczy koordynowany przez organizację „Interkosmos".

Jest to już druga placówka tego rodzaju w województwie olsztyńskim, obok stacji AR-T w Olsztynie, jednej z pierwszych uruchomionych w kraju i od 17 lat prowadzącej systematyczne obserwacje.

SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW W SŁUPSKU

Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów odbyły się w Słupsku, w dniach 1–8 września br. Startowało 67 zawodników, w tym 7 kobiet. W skokach na celność lądowania czołowe miejsce zajęli: 1. **Waldemar Kowalaszek** (Aeroklub Bydgoski) — 0,230 pkt; 2. **Leszek Wąsowicz** (Aeroklub Wrocławski) — 0,470 pkt; 3. **Wiesław Jucewicz** (WKS „Orlęta" Dęblin) — 0,507 pkt. W indywidualnych skokach na akrobację zwyciężył **Leszek Wąsowicz** (Aeroklub Wrocławski) — 5,050 pkt, przed **Mariuszem Puchałą** (Aeroklub Lubelski) — 5,125 pkt i **Ireneuszem Zalewskim** (Aeroklub Śląski) — 5,307 pkt.

Absolutnym mistrzem Polski juniorów został **Leszek Wąsowicz** (Wrocław) — 5,520 pkt a wicemistrzami — **Waldemar Kowalaszek** (Bydgoszcz) — 5,805 pkt i **Wiesław Jucewicz** (Dęblin) — 6,302 pkt. Najlepsza z dziewcząt, **Irena Szwedek** z Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu, zajęła w ogólnej punktacji wysokie, 8 miejsce.

W ostatniej konkurencji mistrzostw, grupowych skokach na celność lądowania, wzięło udział 15 drużyn. Wyniki: 1. KIELCE (**Roman Kaputa, Ryszard Sarnat, Roman Kulis**) — 2,770 pkt; 2. TORUŃ (**Mirosław Chmielewski, Andrzej Rożnowski, Marian Stańco**) — 3,125 pkt; 3. DĘBLIN II (**Tomasz Strzelecki, Andrzej Grotek, Krzysztof Jakubowicz**) — 3,640 pkt.

IX OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SPADOCHRONOWE KOBIET

Tradycyjnie odbyły się w Zielonej Górze, w dniach 10–16 września br. IX Ogólnopolskie Zawody Spadochronowe Kobiet, zorganizowane przez Aeroklub Ziemi Lubuskiej. Startowały 22 zawodniczki z 10 aeroklubów regionalnych. Rozegrano dwie konkurencje: strzelecką — wygrała **Teresa Kawalec** z Aeroklubu Wrocławskiego; winobrania (2 skoki celnościowe z wysokości 800 m) — wygrała **Maria Walter** z Aeroklubu Śląskiego w Katowicach.

WYSTĘPY ZESPOŁU „ESKADRA" W BUŁGARII

Zespół Estradowy Wojsk Lotniczych „Eskadra" wyjechał na turne artystyczne do Bułgarii. Artyści w stałowych mundurach dadzą w dniach 24 września — 7 października 11 koncertów, m.in. w Sofii, Warnie, Burgas i Płowdiw. Program „Ku gwiazdom", przygotowany specjalnie dla widzów Bułgarskiej Republiki Ludowej, zawiera część poświęconą 35-leciu ludowego Wojska Polskiego.

SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW

23 września br. zakończyły się w Piotrkowie Trybunalskim IX Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne Juniorów. W wyniku pięciodniowej batalii o mistrzowskie tytuły, zwycięstwo odniosła jedna z trzech załóg reprezentujących Aeroklub Bielsko-Podlaski: pilot **Leszek Matuszek** i nawigator **Krzysztof Bryzgalski**. Utrzymując się od początku mistrzostw w ścisłej czołówce — uzyskali oni 3872,6 pkt. Drugie miejsce z liczbą 3461,4 pkt zajęła załoga Aeroklubu Podhalańskiego: **Anna Iwańska** i **Jan Sułkowski**. Na trzecim miejscu znaleźli się: **Andrzej Szymański** i **Wiktor Szandarowski** z Aeroklubu Gdańskiego, którzy zdobyli 3438,6 pkt.

A oto lokaty pozostałych zawodników czołówki: 4. **Tomasz Smólski — Grzegorz Fabiniak** (Gdańsk) — 3106 pkt; 5. **Andrzej Śmielkiewicz — Mirosław Hlubiński** (Bielsko-Biała) — 3032,4 pkt; 6. **Andrzej Marszałek — Adam Ćmiel** (Rzeszów) — 2958,8 pkt; 7. **Ryszard Kohls — Dariusz Kubicki** (Bydgoszcz) — 2952,8 pkt; 8. **Józef Solski — Jarosław Mosiejewski** (Białystok) — 2707,4 pkt; 9. **Marek Bylinka — Marian Ochnio** (Aeroklub Orląt) — 2677,8 pkt; 10. **Roman Korbolewski — Andrzej Żuprański** (Ostrów) — 2431,6 pkt.

Podczas mistrzostwa rozegrano pięć konkurencji nawigacyjnych po trasach łamanych, po łukach i według krzywki. Obszerniejszą relację z tej imprezy opublikujemy w jednym z następnych numerów naszego tygodnika. (bg)

FILIA AEROKLUBU PIOTRKOWSKIEGO W TOMASZOWIE MAZOWIECKIM

Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej zorganizował filię swego aeroklubu w Tomaszowie Mazowieckim. Na inaugurację filii odbył się w tym mieście festyn lotniczy dla uczczenia 35 rocznicy powstania ludowego Wojska Polskiego. W jego ramach zorganizowano pokazy lotnicze z udziałem modelarzy, skoczków spadochronowych oraz pilotów lotnictwa sportowego i wojskowego.

WIZYTY I SPOTKANIA PIERWSZEGO POLSKIEGO KOSMONAUTY

Jednym z ważnych elementów obchodów 35-lecia ludowego Wojska Polskiego są spotkania pierwszego polskiego lotnika-kosmonauty, odznaczonego Orderem Krzyża Grunwaldu I klasy i Złotą Gwiazdą Bohatera Związku Radzieckiego, Zasłużonego Pilota Wojskowego PRL — ppłk. pil. Mirosława Hermaszewskiego.

16 września br. ppłk M. Hermaszewski spotkał się z pracownikami Sztabu Generalnego WP i Głównego Zarządu Politycznego WP. W tym samym dniu polskiego kosmonautę przyjął szef Sztabu Generalnego WP, wiceminister Obrony Narodowej — gen. broni Florian Siwicki.

18 września pierwszy polski kosmonauta odwiedził wraz z żoną i synem szpital Centrum Zdrowia Dziecka w Międzylesiu. Tego dnia odbyło się z udziałem ppłk. M. Hermaszewskiego uroczyste posiedzenie Rady Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa, podczas którego przewodniczący Rady min. J. Wieczorek wręczył Mirosławowi Hermaszewskiemu złoty medal Opiekuna Miejsc Pamięci Narodowej.

20 września ppłk pil. M. Hermaszewski spotkał się: z pracownikami naukowymi Akademii Sztabu Generalnego im. K. Świerczewskiego, aktywem Fabryki Wyrobów Precyzyjnych w Warszawie oraz pracownikami naukowymi Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej. Następnego dnia był w Dowództwie Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, gdzie uczestniczył w spotkaniu z kadrą i pracownikami sztabu oraz oficerami aparatu partyjno-politycznego i pracownikami pionu kultury z jednostek Wojsk OPK.

W końcu września ppłk pil. Mirosław Hermaszewski był gościem żołnierzy Warszawskiego Okręgu Wojskowego, zapoznał się z tradycjami i dniem dzisiejszym WOW i jego jednostek.

LOTNIARSKA NIEDZIELA

W niedzielę, 17 września, wyjątkowo korzystne warunki atmosferyczne sprzyjały lotniarzom. Kilkunastu pilotów lotni ze Śląska i Krakowa latało na Zarze koło Międzybrodzia. **Zdzisław Kołodziej** uzyskał czas lotu 2 godziny (przypomnijmy, że 18 czerwca latał on 4 godziny i 15 minut), **Jacek Kibiński** z Krakowa latał 1 godzinę i 15 minut, a **Stefan Piwowar** z Katowic — 1 godzinę.

Dotychczas osiągnięto w Polsce dopiero kilkanaście wyników lotu na lotniach powyżej 1 godziny.

„KONSTRUKTOR MODELI RAKIET" — PO ROSYJSKU

W końcu września br. redakcja nasza otrzymała z radzieckiego wydawnictwa „Mir" książkę **Pawła Elszteina** „Konstruktoru modelej rakiet"; jest ona tłumaczeniem roszerzonym pracy tegoż autora „Młody modelarz rakiet", której trzy wydania ukazały się w latach 1963–1975 w Wydawnictwach Naukowo-Technicznych w Warszawie. Wspomniana książka ukazała się w nakładzie 85 tys. egzemplarzy.

W SKRÓCIE

● **Samolotowy wicemistrz świata** z Coventry **Witold Świadek** został wyróżniony odznaką „Zasłużony dla Województwa Rzeszowskiego". Gratulujemy.

● **W cyklu** „Bitwy, kampanie, dowódcy", telewizja nadała w programie II 5 września program „Poznańskie skrzydła", mówiący o dziejach i szlaku bojowym polskich pilotów, uczestników Powstania Wielkopolskiego i powstań śląskich.

● **14 września** br. minęła pierwsza rocznica otwarcia najdłuższej linii PLL LOT z Warszawy do Bangkoku w Tajlandii; ma ona powodzenie i cieszy się większą frekwencją niż to początkowo przewidywano.

● **Na polach** Krakowskiego Ośrodka Postępu Rolniczego w Karniowicach odbył się pokaz nawożenia pól przez śmigłowiec. Władze rolne województwa krakowskiego zamierzają zawrzeć w przyszłym roku umowy na usługi agrolotnicze.

● **Na zaproszenie** LOK przebywała w Polsce delegacja Centralnego Zarządu Sportu i Techniki (GST) NRD.

● **Aeroklub Wrocławski** przenosi się na nowe lotnisko usługowo-sportowe w Szymanowie; gotowe jest już lądowisko oraz jeden hangar przeniesiony z Gądowa Małego.

● **W Gdańsku** przeprowadzono we wrześniu jubileuszowe XX Jesienne Zawody Latawcowe.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- MIĘDZYNARODOWE FORUM AGROLOTNICTWA
- WYNIKI NA MIARĘ PRZYGOTOWANIA
- ŚMIGŁOWIEC DLA CENTRUM ZDROWIA DZIECKA
- FARNBOROUGH '78
- POLSCY MODELARZE MISTRZAMI ŚWIATA

NASZA OKŁADKA:

Polski myśliwiec odrzutowy — w locie ćwiczebnym.

Zdjęcie: L. ZIELASKOWSKI

AERO-AGRO 78

W Warszawie obradowało w dniach 18—22 września międzynarodowe seminarium Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ „Aero-Agro 78", pierwsze tego typu i na tak dużą skalę międzynarodowe spotkanie dotyczące agrolotnictwa. Poświęcone ono było technicznym i ekonomicznym tendencjom rozwoju sprzętu lotniczego dla potrzeb rolnictwa i innych wybranych celów gospodarczych.

W seminarium wzięli udział przedstawiciele instytucji rządowych, stowarzyszeń przemysłu, świata naukowego i użytkowników sprzętu lotniczego, ogółem 157 delegatów i 140 obserwatorów z 24 krajów — członków Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ i kilku krajów zamorskich (w tym Brazylii, Egiptu, Nigerii i Tanzanii) oraz grupa ekspertów z wyspecjalizowanych organizacji ONZ.

W imieniu rządu PRL uczestników seminarium powitał minister przemysłu maszynowego — Aleksander Kopeć, który podkreślił, że kraj nasz z uwagą śledzi światowe trendy rozwoju lotnictwa gospodarczego i poważnie rozwinął tę gałąź gospodarki narodowej.

Przewodniczący Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (ECE), wiceminister spraw zagranicznych — Eugeniusz Kułaga, stwierdził, że seminarium „Aero-Agro 78" jest przykładem rozwijającej się współpracy między krajami o odmiennych systemach politycznych i przejawem realizacji uchwał konferencji w Helsinkach.

Podczas sesji roboczych seminarium wygłoszono 41 referatów, obejmujących problemy produkcji i zastosowania samolotów i śmigłowców w rolnictwie, ocenę jakości i skuteczności zabiegów agrolotniczych itp. Uczestnicy „Aero-Agro 78" zwiedzili również wystawę sprzętu lotniczego z okazji 50-lecia PZL na placu Zwycięstwa w Warszawie oraz przebywali w Mielcu, gdzie zapoznali się z produkcją tamtejszej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL.

Przedstawicieli Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ uczestniczących w seminarium przyjął wiceprezes Rady Ministrów, przewodniczący Komisji Planowania przy Radzie Ministrów — Tadeusz Wrzaszczyk. W czasie spotkania, w którym uczestniczył minister przemysłu maszynowego — Aleksander Kopeć, omówiono przebieg obrad oraz wnioski w dziedzinie zastosowania lotnictwa dla celów gospodarczych, w tym dla rolnictwa, jak również kierunki i formy rozszerzenia współpracy między Europejską Komisją Gospodarczą ONZ, a polskim przemysłem maszynowym.

Powierzenie Polsce organizacji seminarium „Aero-Agro", pierwszego tego typu, było wyrazem uznania dla 50-letniego dorobku polskiego przemysłu lotniczego. Podkreślił to wicedyrektor wydziału przemysłu Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ — Roger Messy. Wskazał on również na bardzo aktywny udział Polski w pracach Europejskiej Komisji Gospodarczej.

Obserwowany obecnie wzrost zapotrzebowania na usługi lotnicze, u nas w Polsce i na świecie, stwarza konieczność usprawnienia ich organizacji i doskonalenia konstrukcji sprzętu. Przebieg seminarium „Aero-Agro 78" w Warszawie wykazał, że dobrze służyło ono temu celowi, a bogaty plon obrad wykorzystany zostanie z pożytkiem dla dalszego rozwijania gospodarczych usług lotniczych.

ORZEŁ

Trzy orły: Ten „kościuszkowski" z 1943 roku, lotniczy z husarskimi skrzydłami i ten noszony na piersi naszego kosmonauty w 1978 roku, to symbol trzydziestu pięciu lat służby ludowego Wojska Polskiego dla dobra Ojczyzny. Jest też potwierdzeniem pewnika znanego od sześćdziesięciu lat, który dla lotnictwa brzmi następująco: lotnikiem — jako takim — można być na lotnisku, w szybowcu lub w samolocie, zawodowym lotnikiem wojskowym jest się zawsze, nawet w garniturze wizytowym. A co z tego wynika? O tym piszemy w artykule.

Trzydzieści pięć lat temu, 12 października 1943 roku, Pierwsza Dywizja Piechoty im. Tadeusza Kościuszki przełamała silną obronę niemiecką pod białoruską miejscowością Lenino. 12 października jest odtąd obchodzony jako Dzień Wojska Polskiego, zaś bitwa stała się symbolem polsko-radzieckiego braterstwa broni, które po następnych osiemnastu miesiącach wspólnych, zaciętych walk z armią hitlerowską zostało uwieńczone zawieszeniem czerwonej i biało-czerwonej flagi nad zdobytym Berlinem. Zwycięska polska flaga nad stolicą pokonanej w maju 1945 roku Rzeszy hitlerowskiej była spełnieniem wysiłku zbrojnego naszych żołnierzy z września 1939 roku oraz żołnierzy polskich walczących z faszyzmem na wszystkich frontach drugiej wojny światowej, a wśród nich — lotników.

Trzydzieści pięć lat. Okres zaledwie połowy życia jednego pokolenia. A przecież potrafiliśmy, od wysiłku utworzenia silnej armii (mimo nieznanego dotąd wyniszczenia biologicznego i materialnego narodu przez okupanta hitlerowskiego), poprzez bohaterstwo pracy przy odbudowie i rozbudowie kraju, dojść obecnie w wielu dziedzinach do czołówki światowej. Stać się na przykład czwartym krajem — wśród stu kilkudziesięciu innych — mającym kosmonautę.

Podstawą tych osiągnięć stało się zrodzone we wspólnej walce braterstwo broni Wojska Polskiego i Armii Radzieckiej oraz przyjaźń, pomoc i wszechstronna współpraca w czasie pokoju Polski i Związku Radzieckiego.

Inny był zakres potrzeb i możliwości tych działań w latach wojny, inny w latach odbudowy kraju, inny jest dziś. Jedno jednak pozostaje wciąż niezmienne od historycznej bitwy pod Lenino: patriotyzm oraz bohaterstwo żołnierza polskiego i stale umacniane polsko-radzieckie braterstwo broni. Rozpoczęte przez ojców na wspólnych polach walki o wyzwolenie naszej ojczyzny jest dziś godnie kontynuowane przez młode pokolenie Polaków.

Inne są kryteria bohaterstwa w okresie wojny, inne w czasie pokoju. Być bohaterem czasu pokoju jest nieraz trudniej, niż w okresie wojny. Odwaga, patriotyzm, głęboka wiedza, wytrwałość w wykonaniu zadania oraz istniejący przy tym realny czynnik zagrożenia życia składają się na miano bohatera naszych czasów.

Jest nim niewątpliwie pierwszy polski lotnik-kosmonauta, 37-letni ppłk dyplomowany Mirosław Hermaszewski. Czy wiemy o nim wszystko? Ojciec Mirka został zamordowany jesienią 1943 roku przez faszystów. Gdy Jurij Gagarin jako pierwszy człowiek zdobywał Kosmos — Mirosław przygotowywał się do matury. Ale miał już za sobą podstawowe przeszkolenie lotnicze w modelarni Ligi Przyjaciół Żołnierza i w szybownictwie — w Aeroklubie PRL. Wychowany przez ZHP, ZMP, a następnie ZMS i Partię, stawał się aktywnym działaczem tych organizacji. Został oficerem-pilotem (dwaj jego bracia są również oficerami lotnictwa), wychowankiem dęblińskiej „Szkoły Orląt" (którą ukończył z pierwszą lokatą), potem Akademii Sztabu Generalnego (którą ukończył z wyróżnieniem). Latał m. in. na samolotach naddźwiękowych, został pilotem myśliwskim I klasy. Od dowódcy eskadry awansował kolejno do dowódcy pułku lotnictwa myśliwskiego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Potem dwa lata przygotowań do wyprawy w Kosmos — w kraju i w radzieckim Centrum Szkolenia Kosmonautów. Tam, wraz z doświadczonym lotnikiem-kosmonautą płk. Piotrem Klimukiem (też pilotem myśliwskim), tworzą polsko-radziecką kosmiczną parę. Ojciec Piotra Klimuka — żołnierz radziecki — zginął w grudniu 1944 roku w walce o wyzwolenie Polski na przyczółku Magnuszewskim. 27 czerwca 1978 roku pierwsza radziecko-polska załoga statku „Sojuz-30" wystartowała z Bajkonuru, aby po ośmiodniowym pobycie w Kosmosie powrócić szczęśliwie na Ziemię. Zadanie zostało wykonane! Sława dla Polski, korzyść dla naszej nauki i gospodarki narodowej. Mirosław Hermaszewski otrzymuje tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego generał Piotr Klimuk — polski Order Krzyża Grunwaldu I klasy.

W sumie ponad dwadzieścia lat wytrwałej pracy w lotnictwie i dla lotnictwa jest podstawą do prawa noszenia pierwszej odznaki „Lotnik-kosmonauta Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej".

Chociaż w Kosmos mógł polecieć na razie tylko jeden Polak, cała piątka naszych kandydatów na kosmonautów w pełni zasługuje na wymienienie. Wszyscy są oficerami-lotnikami, pilotami I klasy i wychowankami dęblińskiej „Szkoły Orląt" (Dęblin).

Konsultant kierownika lotu 41-letni pułkownik dyplomowany pilot Wojsk Lotniczych Zenon Jankowski jest już dobrze znany z udziału w pomyślnym przebiegu wyprawy załogi kosmicznej „Sojuz-30". Latał m. in. na samolotach myśliwsko-szturmowych i bombowo-rozpoznawczych oraz samolotach o zmiennej geometrii.

Pozostałych kandydatów na polskich kosmonautów wymienimy w porządku alfabetycznym.

Major dyplomowany pilot Andrzej Bugala ma lat 38, pochodzi z województwa częstochowskiego, jest absolwentem Wojskowej Akademii Lotniczej im. J. Gagarina w ZSRR. Oficer Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Ma czteroletniego syna. Żona Marianna. Latał m. in. na samolotach naddźwiękowych MiG-21. Lubi grę w siatkówkę i filmowanie. Wykonał 36 skoków ze spadochronem.

Major dyplomowany pilot Henryk Hałka ma lat 37, pochodzi z Lubelszczyzny, jest absolwentem Akademii Sztabu Generalnego im. Karola Świerczewskiego. Oficer Wojsk Lotniczych. Ma dwoje dzieci w wieku dwunastu i dziewięciu lat. Żona Wiesława. Latał na samolotach Lim-6 w lotnictwie morskim Marynarki Wojennej i w rozpoznawczym, potem na samolotach naddźwiękowych. Lubi grę w koszykówkę i filatelistykę, o tematyce lotniczo-kosmonautycznej.

Porucznik inżynier Tadeusz Kuziora ma lat 29, pochodzi z Tarnowa, studiuje w Akademii Sztabu Generalnego im. Karola Świerczewskiego. Oficer Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Żona Grażyna. Latał m. in. na samolotach naddźwiękowych Su-7. Lubi muzykę współczesną i literaturą społeczną. Wychowanek aeroklubu.

Pierwszy lot Polaka w Kosmos, który mógł być zrealizowany jedynie we współpracy krajów socjalistycznych oraz fakt, że naszym kosmonautą został właśnie rodak w wojskowym mundurze, jest łukiem łączącym dwie daty: historyczną bitwę pod Lenino i Dzień Wojska Polskiego 1978.

Trzydzieści pięć lat zaledwie. Dla Polski — ojczyzny Mikołaja Kopernika i Kazimierza Siemienowicza — pierwsza wyprawa w Kosmos ma znaczenie historyczne, narodowe i międzynarodowe. Wojsko Polskie może być dumne, że właśnie poziom i przygotowanie ludzi ludowego lotnictwa wojskowego — od pilotów do naukowców — dały krajowi możliwość wykorzystania tej szansy. Droga obywatela nowoczesnego kraju w Kosmos — i do innych podobnych wielkich osiągnięć — wiedzie poprzez: wytrwałość, umiłowanie zawodu, wszechstronną wiedzę, dyscyplinę i umiejętność wyrzeczeń. Po to, aby po wykonaniu zadania móc odpowiedzieć krótkim żołnierskim: Ku chwale Ojczyzny! **(W)**

I Sekretarz KC PZPR Edward Gierek z członkami załogi statku kosmicznego „Sojuz-30" Mirosławem Hermaszewskim i Piotrem Klimukiem, w chwilę po uroczystej dekoracji w Sejmie. Zdjęcie: WAF — I. Sobieszczuk.

35 LAT LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO

WSPÓLNE CELE

ROZMOWA Z WICEMINISTREM KOMUNIKACJI gen. dyw. pil. JANEM RACZKOWSKIM

SKRZYDLATA POLSKA": — Minęło zaledwie kilka tygodni od Święta Lotnictwa, a oto i nowy jubileusz: 35-lecie ludowego Wojska Polskiego. Zwracamy się więc tym razem do Obywatela Ministra przede wszystkim jako do generała, byłego żołnierza-partyzanta, doświadczonego pilota, długoletniego dowódcy Wojsk Lotniczych, a dziś podsekretarza stanu Ministerstwa Komunikacji, w gestii którego leży znakomita część spraw związanych z rozwojem lotnictwa cywilnego.

Gen. dyw. pil. J. Raczkowski: — Dziękuję za tak obszerną prezentację i słucham uprzejmie.

„SP": — Tegoroczny jubileusz ludowego Wojska Polskiego to akurat jego 35-lecie, na które składa się ponad półtoraroczny udział w bojach z najeźdźcą hitlerowskim i ponad 33-letni dorobek powojenny, od utrwalenia władzy ludowej poczynając, a na ciągłym trudzie szkoleniowym oraz czynach na rzecz gospodarki narodowej kończąc. Możemy więc chyba śmiało powiedzieć, że jest to jubileusz godzien szczególnego upamiętnienia.

Gen. R.: — Czego wymownym przykładem jest chociażby podjęta w tym roku Uchwała Sekretariatu Komitetu Centralnego PZPR w sprawie obchodów 35 rocznicy ludowego Wojska Polskiego, w której czytamy m. in.: „na przestrzeni całej swej 35-letniej historii ludowe Wojsko Polskie, w braterskim sojuszu z Armią Radziecką, ofiarnie wypełniało na każdym etapie swoją główną powinność — walkę o wolność kraju, a następnie czujnie i skutecznie pełniło służbę obronną w imieniu bezpieczeństwa i pokojowej pracy narodu. Pod przewodem Partii, wspólnie z całym narodem, aktywnie uczestniczyło w budownictwie socjalistycznym, było i jest ważnym czynnikiem patriotycznej integracji narodu polskiego".

Jeśli każdą z tez zawartych w powyższym fragmencie Uchwały poddalibyśmy oddzielnej analizie i spróbowali rozwinąć z osobna, roztoczyłby się przed nami obraz na tyle rozległy i bogaty, iż należałoby napisać całe tomy. Co już zresztą inni znakomicie to zrobili, zarówno w literaturze wojskowo-fachowej i historycznej jak w beletrystyce, a nawet w pieśni i poezji. Nie zdołamy więc w naszej rozmowie nawet setnej części ułamka tego wszystkiego przypomnieć, lub powtórzyć. Pozwólcie więc, że z uwagi na zwięzłość zawartych w niej sformułowań, odwołam się jeszcze raz do cytowanej już uchwały Sekretariatu KC PZPR, dorzucając coś nieco od siebie z zakresu lotnictwa.

A więc wiekopomność czynu zbrojnego ludowego Wojska Polskiego polega przede wszystkim na tym, iż działało ono na głównym kierunku strategicznym II wojny światowej, torując drogę ku Polsce Ludowej oraz ku socjalizmowi. Było też ludowe Wojsko Polskie główną siłą walczącego narodu, zrzeszało bowiem pod koniec wojny w swych szeregach ponad 400 tysięcy żołnierzy i brało bezpośredni udział w zdobyciu Berlina, pieczętując w ten sposób wojenne dzieło ok. 2 milionów Polaków, którzy od pierwszego do ostatniego dnia wojny walczyli z bronią w ręku na terytorium 19 spośród 23 krajów Europy, Afryki i Azji, uczestniczących w wojnie oraz brali bezpośredni udział w obronie lub wyzwoleniu aż 12 spośród tych państw.

Poza tym warto też pamiętać, że pod koniec wojny stanowiliśmy dzięki liczebności I i II Armii Wojska Polskiego czwartą potęgę militarną w szeregach koalicji antyhitlerowskiej w Europie, dystansując pod tym względem nawet Francję. Ludowe Wojsko Polskie było ponadto jedyną armią spośród armii alianckich, która wespół z Armią Radziecką zdobywała Berlin.

Łatwo dziś zrozumieć jaki to miało potem ogromny wpływ na ukształtowanie granic oraz w ogóle powojennych losów nie tylko Polski lecz całej Europy, która bądź co bądź weszła po wojnie w jeden z najdłuższych chyba okresów pokojowego rozwoju swej historii.

„SP": — Mówimy, Obywatelu Generale, o jubileuszu ludowego Wojska Polskiego. Jednakże wciąż trudno nam oprzeć się wrażeniom, że to również nasze, lotnicze święto. Czy Obywatel Generał podziela z nami to odczucie?

Gen. R.: — Jakże by można nie podzielać. A więc podzielam całkowicie chociażby z tego powodu, że lotnictwo nasze stanowiło w czasie wojny jeden z najaktywniejszych rodzajów naszych sił zbrojnych niezależnie od tego kiedy i na jakich walczyło ono frontach! Ponieważ już w czasie tragicznego września 1939 roku, w warunkach bezwzględnej przewagi lotnictwa hitlerowskiego, piloci nasi zestrzelili w walkach powietrznych ponad 120 samolotów! A potem były boje pod niebem Francji, nad Morzem Północnym i nad Atlantykiem, w Afryce i słonecznej Italii, nie mówiąc już o słynnej bitwie o Wielką Brytanię, w której od lipca do października 1940 r. tylko jeden z polskich dywizjonów, a mianowicie 303, zestrzelił aż 110 samolotów hitlerowskich, bijąc w ten sposób rekord, któremu nie dorównywały najlepsze dywizjony alianckie.

Najdoskonalszą zresztą miarą wkładu naszego lotnictwa w dzieło zwycięstwa może być fakt, iż w ciągu całej wojny zestrzeliło ono ogółem prawie 1000 samolotów hitlerowskich oraz prawie 200 bomb latających typu „V". Jest to oczywiście ten najefektowniejszy wynik walki, jakkolwiek w ogólnym bilansie strat zadanych wrogowi z powietrza liczą się w równym stopniu dziesiątki tysięcy ton bomb zrzuconych na obiekty wojskowe i pozycje obronne wroga oraz miliony pocisków wystrzelonych z broni pokładowej podczas współdziałania z wojskami lądowymi, w czym właśnie szczególnie celowały jednostki ludowego Wojska Polskiego. Przecież w samej tylko operacji berlińskiej w działaniach tego typu brało udział ponad 320 samolotów bojowych, nie licząc 100 dalszych typu łącznikowego i pomocniczego.

„SP": — Był to oczywiście sprzęt bojowy dostarczony nam — podobnie jak wszystkim pozostałym rodzajom broni — przez Związek Radziecki.

Gen. R.: — A ściślej mówiąc tylko część tego sprzętu, albowiem przez okres wojny jednostki polskie otrzymały od Związku Radzieckiego ogółem 3 500 dział, 4 000 czołgów, 18 000 samochodów oraz 1 200 różnego rodzaju samolotów, w które wyposażono nie tylko jednostki frontowe lecz także szereg szybko rozwijających się szkół oraz innych ośrodków i instytucji lotniczych, z odradzającym się lotnictwem cywilnym włącznie. I tak np. komunikację lotniczą w Polsce zapoczątkowała latem 1944 roku specjalna grupa — w postaci 10 samolotów typu C-47 lub Li-2 — wydzielona z radzieckiej 10 Gwardyjskiej Dywizji Transportu Powietrznego i oddana do dyspozycji PKWN.

Z pomocą radziecką w ogóle, a z pomocą ludowego Wojska Polskiego i jego lotnictwa w szczególności, wiążą się dalsze etapy rozwoju ko-

Po lotach!

Na ćwiczeniach.

Zdjęcia: L. Wróblewski (2)

—WSPÓLNE ŚWIĘTO

munikacji lotniczej i całego lotnictwa cywilnego w wyzwolonej Polsce. Znamienny pod tym względem był np. rozkaz Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego z dnia 16 marca 1945 r., nakładający na Dowódcę Lotnictwa obowiązek zorganizowania i przystosowania do potrzeb lotnictwa cywilnego portów lotniczych w Warszawie, Łodzi, Krakowie, Białymstoku i w Gdańsku. W ślad za tym dokumentem poszły kolejne rozkazy, na mocy których sformowane zostały specjalne jednostki lotnictwa cywilnego wyposażone w samoloty transportowe typu Li-2 oraz łącznikowe Po-2. W pierwszym etapie w niektórych z tych jednostek latały mieszane załogi polsko-radzieckie.

W kilka dni po wspomnianym wyżej rozkazie Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego, a mianowicie 18 marca 1945 r., Rada Ministrów podjęła uchwałę o powołaniu przedsiębiorstwa Polskie Linie Lotnicze LOT.

Pierwsze kroki tego przedsiębiorstwa nie były łatwe, mimo iż zakupiło już ono w ZSRR kilka sztuk samolotów pasażerskich oraz przystąpiło do szkolenia własnych kadr. W grudniu 1945 r. w sukurs LOT-owi przychodzi więc jeszcze raz wojsko. Naczelny Dowódca Wojska Polskiego rozwiązuje mianowicie wojskowe jednostki lotnictwa komunikacyjnego oraz przekazuje 10 samolotów Li-2 Polskim Liniom Lotniczym LOT, a ponadto 100 samolotów Po-2 Departamentowi Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, który dzięki temu mógł również przyjść z wydatną pomocą reaktywowanemu lotnictwu sportowemu. Na mocy tego rozkazu przekazany został także do dyspozycji lotnictwa cywilnego personel latający i techniczny z wojskowych jednostek lotnictwa komunikacyjnego, służba zabezpieczenia lotniczo-technicznego oraz inne niezbędne środki i siły.

Z tej skromnej bazy wyjściowej narodziło się następnie w minionym 35-leciu szereg innych instytucji i rodzajów lotnictwa cywilnego.

„SP": — I znów prawie w każdym przypadku przy współudziale lub wydatnej pomocy wojska?

Gen. R.: — A ponadto w warunkach pogłębiających się z roku na rok tzw. sprzężeń zwrotnych, warunkujących harmonijność rozwoju lotnictwa we wszystkich jego postaciach i formach. Szkoda, że nikt jeszcze do tej pory nie podjął próby — choć rodzi się wciąż tyle prac naukowych — przeanalizowania rotacji i wielokierunkowego przepływu kadr między poszczególnymi rodzajami lotnictwa z wojskowym włącznie. Byłoby to ponad wszelką wątpliwość niezwykle interesujące i pouczające studium naukowe... Ale nawet bez unaukowiania sprawy wiadomo, że wzajemne związki i współzależności w rozwoju poszczególnych rodzajów lotnictwa — i to nie tylko w zakresie kadr — sięgają niezwykle głęboko.

„SP": — Mamy więc chyba prawo powiedzieć, że jeśli Uchwała Sekretariatu KC PZPR w sprawie obchodów 35 rocznicy ludowego Wojska Polskiego stwierdza, iż wojsko „...pod przewodnictwem Partii, wspólnie z całym narodem aktywnie współuczestniczyło w budownictwie socjalistycznym", to odnosi się to także do lotnictwa cywilnego.

Gen. R.: — Oczywiście, że mamy; chociażby tylko z formalno-prawnego punktu widzenia, albowiem w zasadzie każdy ze znanych w Polsce rodzajów lotnictwa cywilnego automatycznie zaliczany jest do grona, nie tak znów bardzo licznych, organizacji lub instytucji paramilitarnych. A cóż to oznacza w praktyce? Chyba ni mniej ni więcej tylko tyle, że w lotnictwie, bardziej niż w jakimkolwiek innym zawodzie, każdy wykwalifikowany specjalista to już prawie gotowy żołnierz. Ale i odwrotnie: każdy specjalista z lotnictwa wojskowego, to potencjalny pracownik lotnictwa komunikacyjnego, sportowego, gospodarczego czy sanitarnego. Prawidłowości tej dzieje się zadość w zasadzie na całym świecie, taka jest bowiem natura współczesnego lotnictwa i takie wymogi życia.

Ale jeszcze parę słów a propos współudziału wojska w budownictwie socjalistycznym. Czyż nie zauważamy np., że jeśli chodzi o wojska lotnicze, to tutaj ogromnie szybko zacierają się bariery między tym co robi i co ewentualnie robić może pilot wojskowy a co cywilny? Ilu to bowiem pilotów niegdyś z licencjami turystycznymi zasiada dziś w kabinach bojowych odrzutowców, a ilu z tych ostatnich pilotuje już dziś LOT-owskie maszyny względnie pracuje na rzecz rozwoju gospodarki narodowej w innych rodzajach lotnictwa. Granice się zacierają; nigdy nie można być pewnym, kto tej czy owej rzeczy dał początek, a kto dzieło uwieńczył — lotnik-cywil, czy lotnik-żołnierz. I oto w pewnym momencie przyłapujemy się na tym, że pytanie „kto?" zaczyna być bezprzedmiotowe; najważniejsze, że pilot, że lotnik.

„SP".: — Istotnie, bo nawet w naszej dość długiej pracy wydawniczej nigdy nie zetknęliśmy się np. z próbą sporządzenia dajmy na to tabeli obrazującej najwybitniejsze czyny lotników polskich z jednoczesnym rozbiciem jej na dwie kolumny, uwzględniające osobno cywilów i osobno wojskowych. Bo wtedy dla przykładu kpt. Żwirko znalazłby się w jednej, a inż. Wigura w drugiej kolumnie, chociaż obydwaj złączyli swoje losy na śmierć i życie. Przykłady zresztą można by mnożyć. Przykłady wspólnych losów, wspólnych zadań, wspólnych sukcesów i osiągnięć. Bo lotnicze skrzydła jakoś szczególnie zbliżają i łączą.

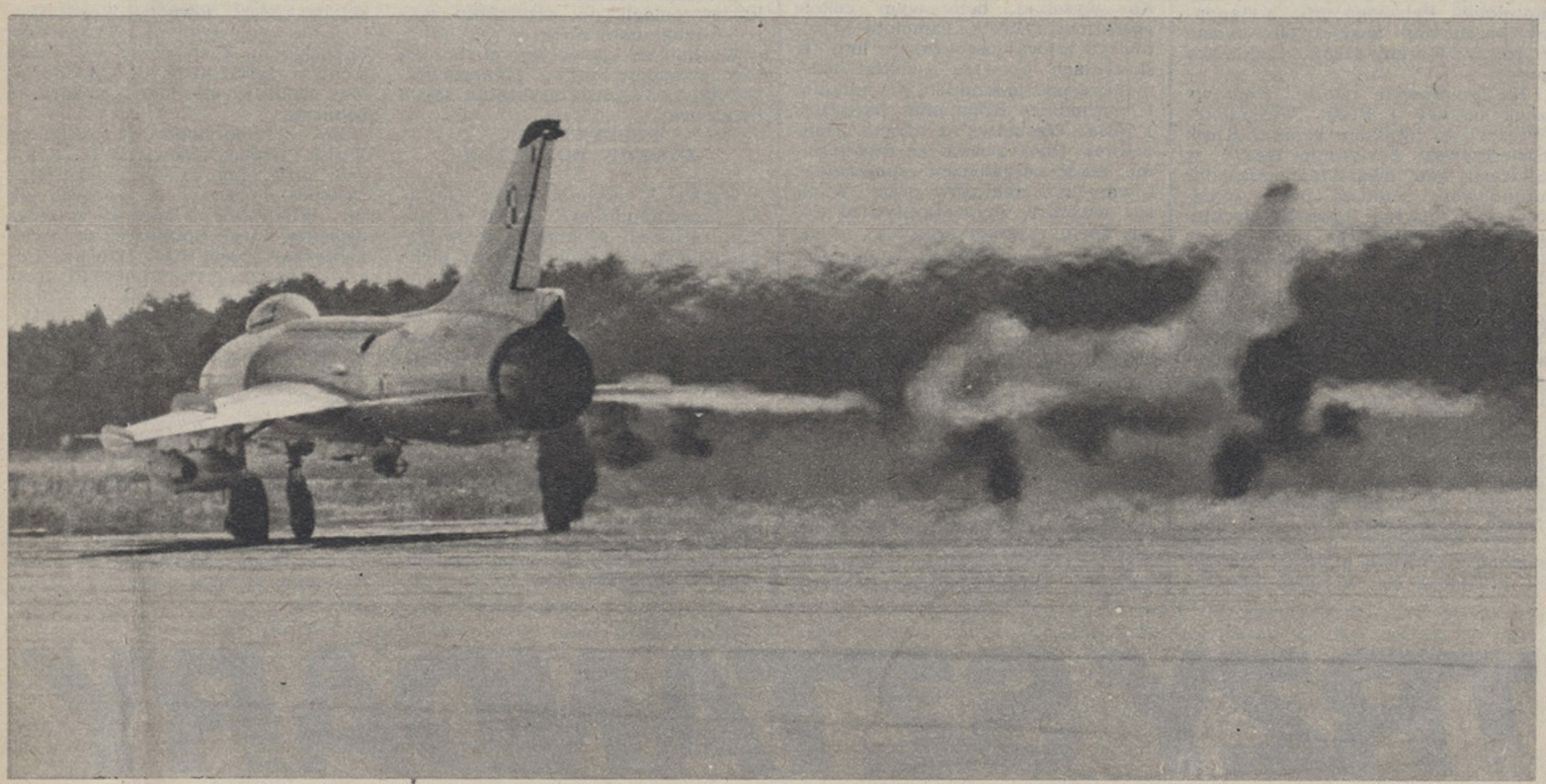
Gen. R.: — I to nie tylko w realizacji tych wielkich zadań na wagę życia i śmierci jak to miało miejsce w dniach wojny, lecz także w zwykłej pokojowej współpracy na co dzień. Wszyscy „skrzydlaci" operują wszak w żywiole powietrznym w oparciu o wspólną infrastrukturę, pod osłoną tego samego systemu kierowania ruchem lotniczym. Jakże więc nie świętować wspólnie Dnia Wojska Polskiego?

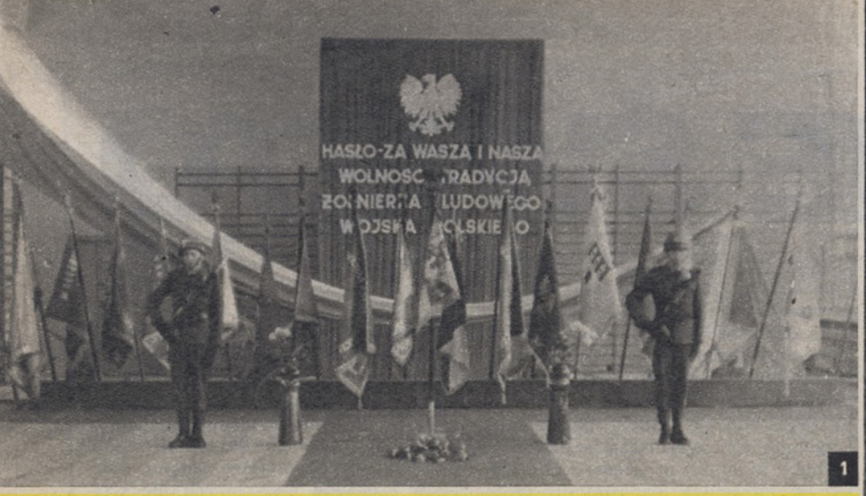
„SP".: — A więc świętujemy...

Gen. R.: — Przesyłając w imieniu cywilnej braci lotniczej jak najserdeczniejsze pozdrowienia oraz życzenia jak najwspanialszych wyników szkoleniowych wszystkim kolegom wojskowym.

„SP".: — Wysokich lotów i pomyślnego startu w następne 35-lecie!

Rozmawiał:
WIKTOR WIONCZEK





1

2

3

TRZY SZTANDARY

Był piękny zwyczaj w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" czasu wojny. Defilada żołnierzy przed znakiem bojowym. Tak było 22 stycznia 1944 r., w 81 rocznicę wybuchu Powstania Styczniowego. Stanął poczet sztandarowy w zimowym krajobrazie, na ośnieżonym polu w Grigoriewskoje. Przed sztandarem przemaszerowali piloci, technicy i mechanicy najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego.

Nie doczekał tego momentu pierwszy dowódca 1 samodzielnej eskadry myśliwskiej, kpt. pil. Wacław Kozłowski, który był wnukiem żołnierza Powstania Styczniowego. Zginął w wypadku lotniczym 10 sierpnia 1943 r.

Był piękny zwyczaj w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" czasu wojny. Gdy pułk wykonywał ważne zadania, na startowym stanowisku dowodzenia obok biało-czerwonej flagi z szachownicą dumnie łopotał na wietrze sztandar z obrazem płonącej Starówki. Tak było 23 sierpnia 1944 r., gdy z frontowego lotniska Zadybie Stare startowali piloci 1 PLM „Warszawa" do swojego pierwszego lotu bojowego w rejon Warki.

Warka, 26 sierpnia 1978 r. Pierwszy dzień uroczystych obchodów Święta Lotnictwa. Jesteśmy w budynku Zespołu Szkół Zawodowych im. 1 PLM „Warszawa". Tu w jednej z sal eksponowano trzy sztandary najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego oraz szatandary organizacji społecznych miasta i gminy Warka, szkół i zakładów pracy.

Na honorowym miejscu frontowy znak bojowy 1 PLM „Warszawa". Wręczył go lotnikom generał Karol Świerczewski 1 stycznia 1944 r. w Sielcach nad Oką, dalej sztandar ufundowany pułkowi przez społeczeństwo miasta i powiatu płockiego w 1950 roku oraz znak bojowy nadany przez Radę Państwa w 1956 r.

Historyczny sztandar 1 PLM „Warszawa" po raz pierwszy gości w Warce. Spłowiały znak bojowy, z wyraźnymi śladami cerowań, strudzony jak żołnierz po długim i uciążliwym marszu.

Młodzież i dorośli w skupieniu oglądają słynne znaki bojowe. Weterani najstarszej jednostki ludowego Wojska Lotnictwa Polskiego zaproszeni na tę uroczystość są wyraźnie wzruszeni.

Przy sztandarze z piastowskim godłem i obrazem płonącej Starówki gromadzą się weterani najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego: płk, dypl. rez. pil. Edward Chromy, płk. rez. pil. Mieczysław Podgórski, płk. rez. pil. Stefan Łazar, płk. rez. Konstanty Semków, płk. rez. Kazimierz Gotówko, ppłk. rez. Michał Skwarczyło i dowódca 1 PLM OPK „Warszawa" major dypl. pil. Henryk Agnieszczak.

Płk. Edward Chromy mówi:

— Byłem chorążym sztandaru, gdy po wojnie generał Karol Świerczewski dekorował nasz znak bojowy Krzyżem Virtuti Militari V Klasy.

...Przypomnijmy: to było 4 sierpnia 1946 r. Do pułku na uroczystość dekoracji sztandaru Krzyżem Virtuti Militari przybyli generałowie: Karol Świerczewski, Aleksander Romeyko, Jan Mierzycan. Legendarny generał Walter, który w styczniu 1944 roku wręczał lotnikom sztandar, udekorował ten sam znak bojowy, owiany frontową sławą, najstarszym polskim odznaczeniem bojowym. Chorążym sztandaru był Edward Chromy (zachowało się zdjęcie z tego momentu), który 23 sierpnia 1944 r. był w grupie tych pilotów pułku „Warszawa", którzy startując z Zadybia Starego do lotu nad Warkę rozpoczęli działania bojowe ludowego Lotnictwa Polskiego.

PRZED POMNIKIEM LOTNIKÓW

O zmierzchu na Placu im. PLM „Warszawa" pod pomnikiem upamiętniającym walki bohaterskich lotników odbył się Apel Poległych. Na wysokim betonowym cokole oświetlona sylwetka samolotu odrzutowego zrywającego się do lotu. W skrzydłach błyszczą światła pozycyjne, a pod pomnikiem płonie znicz i pochodnie. Kompania honorowa 1 PLM „Warszawa" z trzema sztandarami. Obok pocztu ze sztandarami szkół, organizacji społecznych i wareckich zakładów pracy. W ciszy wieczoru wyraźnie słychać słowa apelu i łoskot werbli.

Społeczeństwo Warki i żołnierze 1 PLM „Warszawa" czczą pamięć tych, którzy polegli na polach bitew na wszystkich frontach, od września roku 1939 do maja roku 1945. Czczą pamięć lotników, którzy na swoich Pezetelach, „Łosiach" i „Karasiach" odlecieli z wrześniowego nieba w wrześniowych walkach tam, skąd nie ma powrotu. Tych wszystkich, których w powietrznych bojach lotnicza śmierć dosięgła pod niebem Francji słonecznej i mglawym niebem nad „wyspą ostatniej nadziei". Załogi Jaków i Iłów, którym śmierć w walkach odcięła powrót na mazowieckie lotniska, do baz pomorskich i nadodrzańskich lotnisk polowych. Zgromadzeni oddają hołd żołnierzom radzieckim i polskim, którzy polegli na przyczółku warecko-magnuszewskim.

W hołdzie poległym chylą się trzy sztandary pułku „Warszawa". W ciszy wieczoru trzykrotna salwa honorowa.

PREZENTACJA ZNAKÓW BOJOWYCH

Warka, 27 sierpnia 1978 r. Godziny przedpołudniowe. Przed wareckim ratuszem gromadzą się mieszkańcy miasta i okolic. Ratusz pięknie udekorowany. Biało-czerwone flagi obok tablicy pamiątkowej z napisem: „23.VIII.1944 r. nad Warką ludowe Lotnictwo Polskie stoczyło pierwszą walkę z hitlerowskim najeźdźcą. Chwała ludowemu Lotnictwu Polskiemu. Cześć pamięci lotników poległych za wolność Polski. Odsłonięto w XV rocznicę, dnia 23.VIII.1959 r."

Na placu im. Stefana Czarnieckiego formuje się pochód, który ulicami miasta przejdzie na Stadion MZKS „Pilica". Na czele orkiestra lotnicza i poczty z trzema sztandarami 1 plm „Warszawa".

Stadion. Zbliża się godzina 11.00. Na płycie stadionu stają już w zwartym szyku pododdziały lotników. Mjr. pil. Henryk Agnieszczak składa raport dowódcy Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Tadeuszowi Krepskiemu, który przechodzi przed frontem zgromadzonych pododdziałów, salutuje sztandary, pozdrawia żołnierzy.

Na trybunie honorowej: dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. bryg. Longin Łozowicki, jego zastępca do spraw politycznych płk dr. Władysław Honkisz, zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych do spraw politycznych gen. bryg. Edward Łukasik, prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. Józef Sobieraj, gen. bryg. pil. dr Władysław Hermaszewski. Obecny jest także przedstawiciel Armii Radzieckiej gen. lejtn. Siergiej Katuchow.

Są także weterani 1 PLM „Warszawa" oraz gospodarze miasta i gminy Warka: I sekretarz Komitetu PZPR Jan Rybarczyk, naczelnik miasta i gminy Tadeusz Kulawik.

Orkiestra gra „Jeszcze Polska nie zginęła". Na wysokim maszcie już łopoce flaga państwowa. A potem następuje moment prezentacji trzech

sztandarów 1 PLM „Warszawa". Poczty sztandarowe występują przed zgromadzone pododdziały. Sztandarowi pochylają znaki bojowe najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego. W pocztach sztandarowych najlepsi żołnierze 1 PLM „Warszawa". Poczet sztandaru frontowego: ppor. Robert Pankiewicz, chor. Jan Szwicki, st. sierż. Marian Żaboklicki. Poczet sztandaru z 1950 roku: ppor. Zdzisław Cieniura, st. chor. Zygmunt Górski, plut. Sławomir Martyna. Poczet sztandaru z 1956 roku: ppor. Leszek Kiczyński, chor. Ryszard Szopniewski, sierż. Jan Ślusarz.

W czasie uroczystości na stadionie głos zabrał I sekretarz Komitetu PZPR miasta i gminy Warka, Jan Rybarczyk, który powitawszy honorowych gości powiedział między innymi:

„...Warka, która gości historyczny znak bojowy 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", jest przykładem współpracy wojska ze społeczeństwem. W 1967 r. Rada Narodowa Miasta Warki nadała 1 PLM „Warszawa" tytuł Honorowego Obywatela Miasta. Tytuł ten otrzymało sześciu weteranów tej jednostki. Czujemy się zaszczyceni, że obchody święta polskich skrzydeł w roku 35-lecia ludowego Wojska Polskiego odbywają się w Warce. Jest to duża satysfakcja i wyróżnienie dla mieszkańców naszego miasta".

Nawiązując do akcji „Żołnierza Polskiego" — „Sztandary nie odchodzą w muzealną ciszę", w ramach której odbyła się w Warce prezentacja sztandarów 1 PLM „Warszawa", mówca podkreślił:

„Historyczny sztandar najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego ma ścisłe związki z naszym miastem. Jesteśmy głęboko wzruszeni, że sztandar, pod którym lotnicy 1 PLM „Warszawa" przeszli szlak bojowy od Warki do Berlina, łopoce dziś wśród nas, w Warce".

Potem głos zabrał dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. bryg. Longin Łozowicki, który powiedział między innymi: „...Warka stała się dla lotnictwa tym, czym Lenino jest dla ludowego Wojska Polskiego. Pierwszy sierpniowy lot nad Warką, pod ojczystym mazowieckim niebem, ukazał całemu światu obecność polskich ludowych skrzydeł w zwycięskich zmaganiach z faszyzmem... Z uczuciem pełnej satysfakcji przybyliśmy do Waszego pięknego, związanego z dziejami polskich skrzydeł miasta, by wspólnie uczestniczyć w obchodach święta lotnictwa. Cieszy nas bardzo fakt, iż pracowite społeczeństwo ziemi wareckiej z niezwykłą serdecznością odnosi się do historycznej, lotniczej przeszłości ostatniej wojny..."

Przemawiał także przedstawiciel Armii Radzieckiej gen. lejtn. Sergiej Katuchow, który w swoim wystąpieniu mówiąc o braterstwie broni radzieckich i polskich lotników podkreślił, iż droga w Kosmos — wspólny lot kosmiczny Piotra Klimuka i Mirosława Hermaszewskiego — jest ukoronowaniem tej przyjaźni serdecznej. Ta droga zaczęła się w rosyjskiej wiosce Grigoriewskoje, wiodła przez przyczółek wareckо-magnuszewski, na którym w 1944 r. poległ ojciec Piotra Klimuka...

Głos zabrał także weteran 1 plm „Warszawa" płk. rez. Stefan Łazar, który w imieniu kolegów podziękował mieszkańcom za pielęgnowanie lotniczych tradycji, utrwalanie w świadomości młodzieży czynu orężnego pokolenia, którego młodość przypadła na lata wojny.

Warka jest zawsze wierna chlubnym tradycjom polskiego oręża.

RAJMUND KULIŃSKI

NA ZDJĘCIACH:

1. Trzy sztandary 1 PLM „Warszawa" eksponowano w Zespole Szkół Zawodowych w Warce razem ze sztandarami organizacji miejskich.

2. Oddano hołd pamięci żołnierzy, którzy polegli na polach bitew w czasie II wojny światowej.

3. Moment prezentacji znaków bojowych pułku.

4. Przy frontowym sztandarze 1 PLM „Warszawa" płk pil. Edward Chromy (pierwszy z lewej), członkowie miejscowego koła ZBoWiD oraz uczniowie szkół wareckich.

5. Sztandarowy pocztu historycznego znaku bojowego 1 PLM „Warszawa", chor. Jan Szwicki.

6. Historyczny sztandar 1 PLM „Warszawa" gościł po raz pierwszy w Warce.

7. Na apelu poległych. Pochylają się bojowe sztandary.

8. Uroczystość na wareckim stadionie. Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Tadeusz Krepski salutuje sztandary 1 PLM „Warszawa".

Zdjęcia autora (7) i Z. Chmurzyński (1)

samolot odrzutowy TS-11 "ISKRA"

Samolot TS-11 „Iskra" jest pierwszym samolotem o napędzie odrzutowym, całkowicie skonstruowanym i wykonywanym w Polsce. Zamieszczamy tu opis udoskonalonych wersji samolotu: „Iskra-bis D" i „Iskra-bis DF" o unowocześnionym wyposażeniu, uzbrojeniu i silniku. Są one produkowane przez polski przemysł lotniczy i stosowane w procesie szkolenia pilotów lotnictwa Sił Zbrojnych PRL.

W pierwszej połowie lat pięćdziesiątych — wobec wzrostu osiągów samolotów bojowych, zaczęły się szerzyć poglądy, zgodnie z którymi perspektywicznym sprzętem przeznaczonym do szkolenia pilotów samolotów bojowych miał się stać samolot szkolno-treningowy o napędzie odrzutowym, stosowany już we wczesnej fazie szkolenia. Poglądy te stały się inspiracją do prac konstrukcyjnych, w wyniku których opracowanych zostało na świecie kilkanaście typów tych samolotów w wielu wersjach.

Pierwsze odrzutowe samoloty szkolno-treningowe do szkolenia podstawowego miały zespoły napędowe o ciągu ok. 8,0 kN. W opracowanych później typach i wersjach rozwojowych zastosowano zespoły napędowe o większym ciągu o ok. 10—20% i te właśnie samoloty znalazły największe rozpowszechnienie. Jednym z nich jest polska konstrukcja TS-11 „Iskra".

Wzrost osiągów samolotów bojowych wchodzących na uzbrojenie polskiego lotnictwa wojskowego stał się podstawą sformułowania wymagań taktyczno-technicznych na ten samolot i zlecenia zespołowi kierowanemu przez **mgr. inż. Tadeusza Sołtyka,** obecnie profesora (który wówczas ukończył opracowanie konstrukcji samolotu szkolno-treningowego o napędzie śmigłowym TS-3 „Bies") budowy tego samolotu. W 1957 r. wykonany został projekt wstępny i makieta samolotu. W latach 1958 i 1959 kontynuowano prace konstrukcyjne i przystąpiono do budowy czterech prototypów, z których pierwszy, do prób statycznych, ukończono w marcu 1959 r. Pierwszy prototyp do badań w locie wykonał pierwszy lot 5 lutego 1960 r., pilotowany przez pilota-oblatywacza **inż. Andrzeja Abłamowicza.**

W następnym roku włączono do prób dwa pozostałe prototypy i przeprowadzono państwowe próby kontrolne, które udowodniły przydatność samolotu do szkolenia pilotów wojskowych. Pierwszy lot „Iskry" seryjnej miał miejsce w 1963 r., a w następnym roku wprowadzono ją do eksploatacji i rozpoczęto szkolenie uczniów.

Pierwsze serie samolotów „Iskra" miały silnik HO-10 o ciągu 7,8 kN, wzorowany na istniejących konstrukcjach. Równolegle z opracowaniem płatowca konstruowano mocniejszy silnik o większym ciągu 9,8 kN. Prototyp wyposażony w ten silnik dokonał pierwszego lotu w 1964 r. **Na tym samolocie w jesieni 1964 r. uzyskano 4 międzynarodowe rekordy w klasie samolotów o masie do 3 000 kg:** prędkości w obwodzie zamkniętym 500 km — 730 km/h i odległości w obwodzie zamkniętym — 510 km. Rekordy ustanowili piloci-oblatywacze: pierwsze trzy — **inż. Ludwik Natkaniec,** czwarty — **inż. Andrzej Abłamowicz.**

Równolegle z produkcją samolotu trwały prace nad jego udoskonaleniem. Przeprowadzono dalsze próby samolotów seryjnych w locie i na ziemi, m. in. naziemne próby zmęczeniowe w zakresie odpowiadającym ok. 30 000 godzin lotu. Powstawały nowe wersje samolotu różniące się wyposażeniem, zespołem napędowym i uzbrojeniem.

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych wprowadzono do produkcji seryjnej nową, zmodyfikowaną wersję silnika SO-3 o zwiększonym resursie. Silnik ten zastosowano w seryjnych samolotach.

Kolejne odmiany samolotu wprowadzone do produkcji oznaczono następująco:

TS-11 „Iskra-bis" — podstawowy samolot szkolno-treningowy.

TS-11 „Iskra-bis B" — z dwoma dodatkowymi, podskrzydłowymi węzłami podwieszeń do podczepiania zasobników z pociskami rakietowymi.

TS-11 „Iskra-bis C" — przystosowany do zadań rozpoznawczych z trzema aparatami fotograficznymi.

TS-11 „Iskra-bis D" — o wzbogaconym asortymencie uzbrojenia.

TS-11 „Iskra-bis DF" — z uzbrojeniem jak w wersji „Iskra-bis D" oraz z trzema stanowiskami aparatów fotograficznych.

Prototyp wersji TS-11 „Iskra-bis B" nosił oznaczenie „Iskra-100", a prototypy wersji „Iskra-bis C" i „Iskra-bis D" — „Iskra-200".

Zbudowany został również prototyp wersji jednomiejscowej, napędzany silnikiem o większym ciągu — 10,8 kN, uzbrojony bardziej bogato, o większym zapasie paliwa i wyposażony w aparat fotograficzny, zabudowany u dołu kadłuba w miejscu drugiej kabiny.

Samolot TS-11 „Iskra-bis D" (bis DF) jest całkowicie metalowym, jednosilnikowym, dwumiejscowym średniopłatem o układzie miejsc pilota i instruktora jedno za drugim. Konstrukcja samolotu umożliwia wykonanie na nim pełnej akrobacji, szkolenia i treningu w różnych warunkach atmosferycznych oraz w lotach bez widoczności ziemi.

Wzbogacony asortyment uzbrojenia samolotu pozwala nie tylko na stosowanie samolotu do szkolenia i treningu w strzelaniu oraz bombardowaniu, lecz również do wykonywania zadań bojowych.

Charakterystyczną cechą „Iskry" jest stosunkowo łatwy dostęp do agregatów wyposażenia, które są usytuowane głównie w trzech miejscach: pod łatwo zdejmowaną, laminatową osłoną na kratownicy w przedniej części kadłuba oraz na półkach kratownicowych w części przykładłubowej spływu prawego skrzydła agregaty instalacji elektrycznej (i lewego — agregaty instalacji hydraulicznej).

Płat samolotu jest trapezowy prosty, o konstrukcji dwudźwigarowej z pracującym kesonem. Skrzydła mają stosunkowo cienki 9% profil, dzięki czemu samolot ma dobre właściwości również w szybkim locie.

Na spływie skrzydła samolotu znajdują się klapy dwuszczelinowe do startu i lądowania oraz lotki z kompensacją aerodynamiczną, wychylane za pośrednictwem wzmacniaczy hydraulicznych. Na górnej i dolnej powierzchni skrzydeł znajdują się w środkowej ich części hamulce aerodynamiczne, które mogą być dowolnie wychylane w zakresie kątów od 0—90°.

Kadłub jest konstrukcji półskorupowej i dzieli się na trzy części: przednią, środkową i tylną. Przednia część kadłuba mieści jak wspomniano — wyposażenie radiowo-nawigacyjne, elektryczne, działko wraz z kasetą magazynową amunicji oraz komorą przedniego podwozia. Łatwy dostęp do wymienionego wyposażenia zapewnia zdejmowana (przesuwana do przodu po szynie) laminatowa osłona.

W środkowej części kadłuba znajduje się ciśnieniowa dwumiejscowa kabina typu wentylacyjnego, zamykana od góry osłoną ze szkła organicznego, podnoszoną hydraulicznie do góry. W obydwóch kabinach znajdują się fotele wyrzucane za pomocą naboi prochowych. Za kabiną załogi znajdują się dwa gumowe zbiorniki (główny i opadowy). Do ich montażu służy wziernik w górnej części kadłuba. Tylną częścią kadłuba jest belka ogonowa, pod którą zabudowany jest silnik. Dostęp do silnika zapewniają łatwo odejmowane osłony. W belce ogonowej znajduje się komora zbiornika hydraulicznego oraz komora zasobników instalacji przeciwpożarowej i pneumatycznej.

Usterzenie samolotu jest klasyczne, stateczniki o obrysie prostokątnym, mają konstrukcję dwudźwigarową. Kąt nastawienia statecznika poziomego jest regulowany w locie za pomocą napędu elektrycznego. Na lewej połowie steru wysokości znajduje się klapka wyważająca. Stery wysokości i kierunku wyważone są aerodynamicznie i masowo.

Podwozie jest trójpodporowe, całkowicie wciągane w locie. Koła główne o wymiarach 600 x 180 mm i ciśnieniu 540 kN/m² wyposażone są w hamulce tarczowe. Amortyzatory w goleniach podwozia — olejowo-powietrzne. Koła główne wciągane są do osłon przedłużających obudowę bocznych wlotów do silnika. Podwozie przednie z kołem o wymiarach 400 x 150 mm i ciśnieniu 340 kN/m² jest wciągane do przodu, do kadłuba. Jest ono samonastawne w kierunku lotu i wyposażone w tłumik orgań shimmy.

Samolot TS-11 „Iskra-bis D" (bis DF) napędzany jest turbinowym, jednoprzepływowym silnikiem odrzutowym SO-3 o ciągu 9,8 kN. Silnik wyposażony jest w siedmiostopniową sprężarkę o przepływie osiowym, pierścieniową komorę spalania i jednostopniową turbinę. Rozruch silnika jest zautomatyzowany.

Zapas paliwa samolotu rozmieszczony jest w integralnych zbiornikach skrzydłowych o pojemności 2 x 315 dm³, zbiorniku kadłubowym o pojemności 500 dm³ i zbiorniku opadowym 70 dm³. Łączny zapas paliwa wynosi 1 200 dm³. Instalacja paliwowa umożliwia wykonywanie lotów odwróconych w czasie do 40 s. Dla zapewnienia sprawnego podawania paliwa w lotach na dużych wysokościach zbiorniki wyposażono w instalację nadciśnienia.

Poza paliwową samolot wyposażony jest w następujące instalacje:

- hydrauliczną, o ciśnieniu roboczym 13 730 kN/m², służącą do wciągania i wypuszczania podwozia, klap, hamulców aerodynamicznych, otwierania i zamykania osłony kabiny i hamowania kół,

- pneumatyczną, o ciśnieniu roboczym 11 770 kN/m² z trzema butlami o łącznej pojemności 5 dm³ służącą do hermetyzacji kabiny, przeładowania działka i uruchomienia instalacji przeciwoblodzeniowej. Druga instalacja (awaryjna) służy do awaryjnego wypuszczania podwozia klap oraz hamowania kół.

- elektryczną, zasilaną prądorozrusznikiem o mocy 6 kW i od akumulatora o pojemności 28 Ah. Instalacja ta służy m. in. do zasilania radionawigacyjnych sieci oświetleniowej, przyrządów pokładowych, zdalnego sterowania zaworami elektrohydraulicznymi, uzbrojeniem i automatycznego rozruchu silnika.

- klimatyzacyjną typu wentylacyjnego, utrzymującą w kabinie odpowiednie ciśnienie i temperaturę,

- przeciwoblodzeniową, zapewniającą rozprowadzenie alkoholu etylowego na szybie wiatrochronu,

- przeciwpożarową, w skład której wchodzą dwie czterolitrowe butle napełnione dwutlenkiem węgla o ciśnieniu 14 715 kN/m² oraz sygnalizatory pożaru w obrębie silnika,

- tlenową, zasilaną z trzech butli o łącznej pojemności 10 dm³ i ciśnieniu 14 715 kN/m². Zapas tlenu wystarcza na 100 min lotu.

Wyposażenie radiowo-nawigacyjne składa się z radiostacji ultrakrótkofalowej typu R-800 lub R-802G, radiokompasu ARK-9, radiowysokościomierza RW-UM, sygnalizatora przelotu nad radiostacją MRP-56P, telefonu pokładowego SPU-2P.

Uzbrojenie samolotu stanowi działko lotnicze oraz uzbrojenie podwieszane na czterech podskrzydłowych węzłach.

W wersji „Iskra-bis DF" przewidziano trzy stanowiska aparatów fotograficznych. Aparaty te mogą być umieszczone na nich w razie potrzeby albo zabudowane na stałe.

Mgr inż. TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ

DANE TECHNICZNE:

WYMIARY:

rozpiętość — 10,6 m;
długość — 11,15 m;
wysokość — 3,50 m;
powierzchnia nośna — 17,50 m²;
wydłużenie — 5,71;

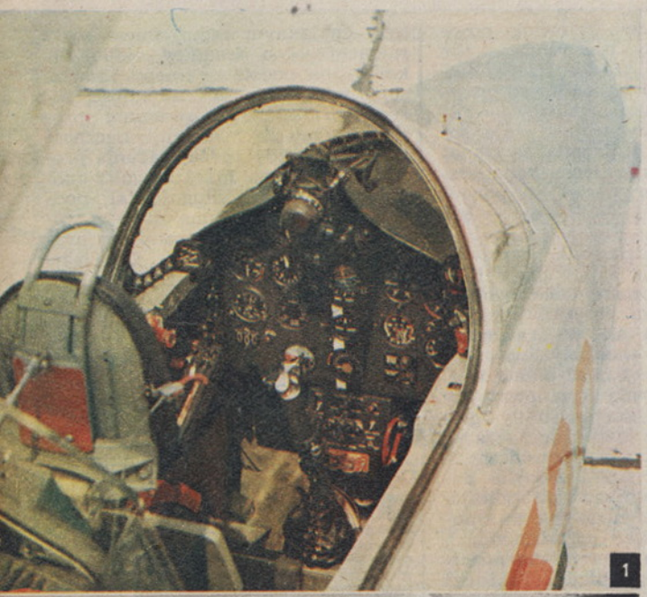
MASY:

masa własna w wersji szkolno-treningowej — 2 560 kg;
masa startowa z zapasem paliwa 570 dm³ — 3 243 kg;
masa startowa z zapasem paliwa — 1 200 dm³ — 3 734 kg;
masa startowa w wersji rozpoznawczej — 3 787 kg;
maksymalna masa startowa z uzbrojeniem — 3 840 kg.

OSIĄGI:

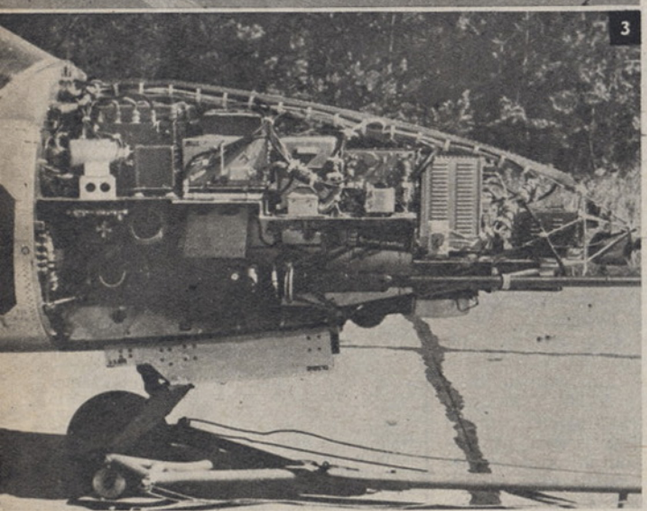
prędkość maksymalna — 720 km/h;
prędkość minimalna z wychylonymi klapami — 150 km/h;
prędkość wznoszenia npm — 14 m/s;
pułap praktyczny — 11 000 m;
rozbieg (z zapasem paliwa 1 200 dm³) — 750 m;
długość startu (z zapasem paliwa 1 200 dm³) — 1 190 m do wysokości 15 m;
dobieg (z zapasem paliwa 1 200 dm³) — 700 m;
długość lądowania (z zapasem paliwa 1 200 dm³) z wysokości 15 m — 1 110 m;
zasięg na wysokości 7 000 m z zapasem paliwa 570 dm³ — 450 km;

*) Masa startowa uzależniona jest od wersji uzbrojenia.

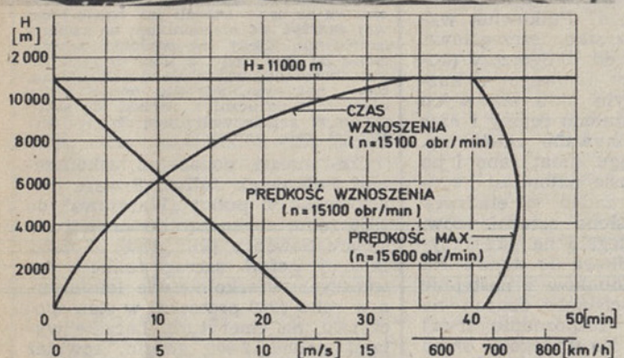


1

2

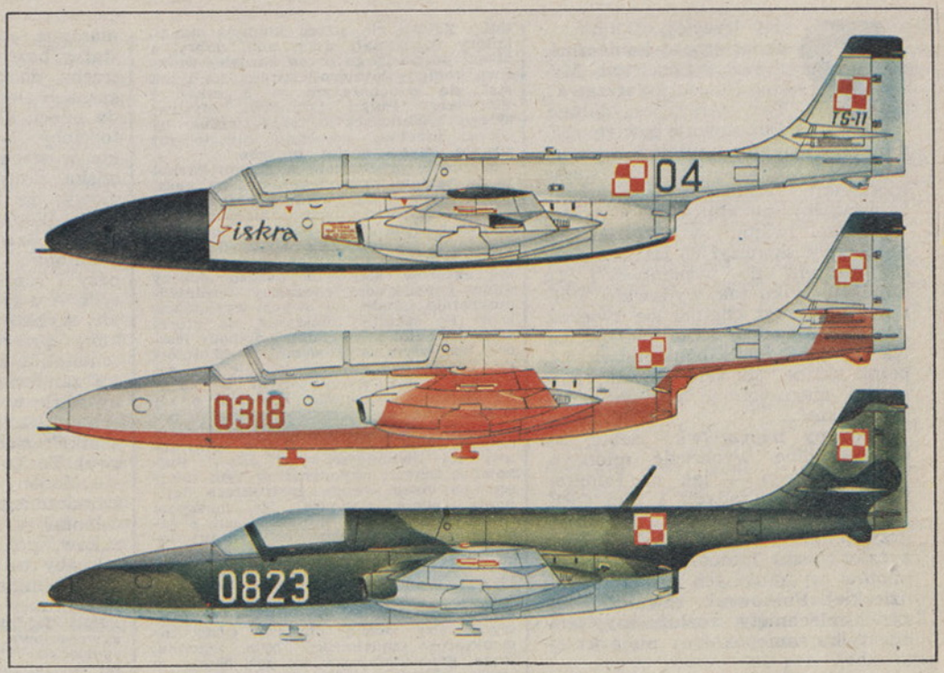


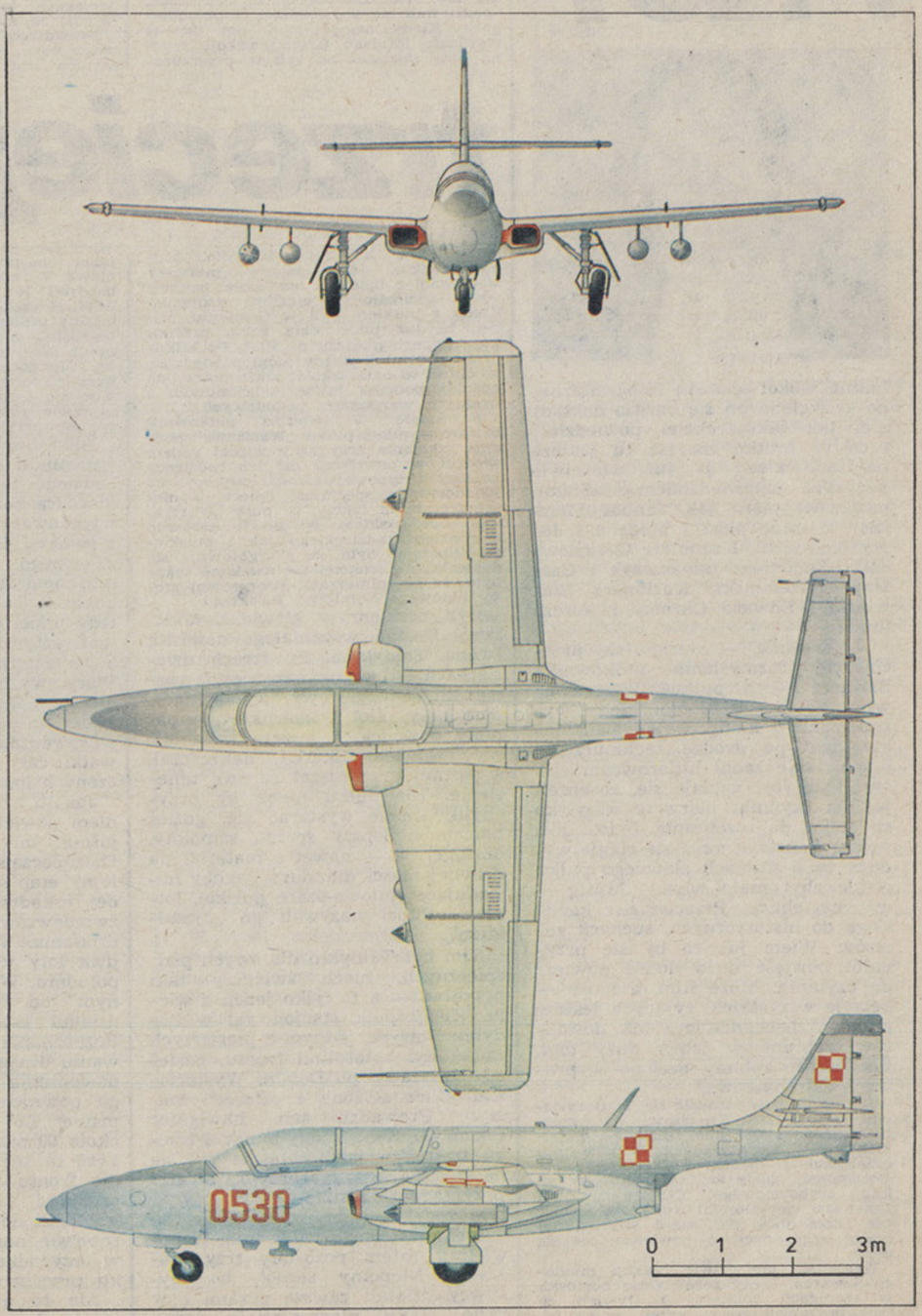
3



1. Pierwsza kabina samolotu „Iskra".
2. TS-11 „Iskra" na międzynarodowym Salonie Lotniczym i Astronautycznym.
3. Wyposażenie samolotu TS-11 „Iskra-bis DF".

Zdjęcia: T. Królikiewicz (3)
Rysunki: J. Malejko





PILOT trzeciej eskadry

Pilot trzeciej eskadry — dodać trzeba koniecznie: 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Tak, teraz jest dobrze. Odnotowuję bowiem rozmowę z jednym z pilotów sławnego pułku, pułkownikiem w stanie spoczynku, Juliuszem Szwarcem. Spotkaliśmy się akurat podczas rodzinnego święta: w październiku pułkownik skończył 60 lat. Korzystny moment do wspomnień?! To mnie się tylko tak wydawało. Pułkownik niezbyt chętnie się zwierza. Nie lubi mówić o sobie. Nie poczuwa się do żadnego bohaterstwa. Ot, pełnił służbę, jak tylu innych... Nie, nie, o magnetofonie nie chce nawet słyszeć...

Siedzimy naprzeciwko siebie. Ja usiłuję sobie wyobrazić młodego, uśmiechniętego — jak na fotografiach w Sali Tradycji 1 plm OPK „Warszawa" — człowieka stojącego przy śmigle swojego Jaka, jednego z czterdziestu lotników, pierwszych pilotów wyszkolonych na ziemi radzieckiej. Pułkownik, również i teraz uśmiechnięty, rozluźniony, trochę tylko zaniepokojony moją krzątaniną wokół aparatu fotograficznego, przygląda mi się bardzo dokładnie, tak jakby chciał powiedzieć: i co ty bratku możesz tu jeszcze napisać, kiedy ja już właściwie wszystko opowiedziałem takiemu mistrzowi pióra jak Janusz Meissner, o mnie pisał i Medard i Jerzy Konieczni, Kazimierz Goździewski i Eugeniusz Banaszczyk i Czesław Krzemiński, Kazimierz Sławiński i Edward Chromy i jeszcze inni...

No właśnie — staram się przechwycić rozmyślania pułkownika Szwarca — o pułku „Warszawa" wszystko już wiadomo: kiedy wystartowali i kiedy wylądowali, jakie było po drodze zachmurzenie i kto, jakie zadał hitlerowcom ciosy. Historycy, wydaje się, rozebrali już na czynniki pierwsze wszystko co tylko do rozebrania było... ale, proszę Państwa, mnie się ciągle wydaje, że o dziejach sławnego pułku ciągle zbyt mało wiemy. Myślę — my, czytelnicy. Przecież nie każdy sięga do historycznych, suchych zapisów. Wiem już co by się przydało: powieść duża dobra powieść do czytania. Może film, a może — relacje wszystkich, żyjących jeszcze pilotów, mechaników i ich dowódców, zebrane w jeden duży tom, tak jak to robimy dziś po wyprawach astronautów...

Juliusz Szwarc urodził się w Borysławiu w roku 1918. Tu chodził do szkoły, tu poznał smak prac ręcznych, wszelkich zajęć mechanicznych. W 1935 roku przebywał na obozie PW lotniczego w Ustjanowej, gdzie uzyskał pdkt „A" pilota szybowcowego. Odnotujmy ten fakt: stał się pilotem! No, może jeszcze nie przez duże „P", ale i kilkadziesiąt minut spędzonych w powietrzu też się liczy.

Wcale się nie dziwię reakcji młodego Szwarca, kiedy rozeszła się pogłoska w szeregach żołnierzy 1 Dywizji, że szukają takich co to przed wojną latali... Zgłosił się, przed komisją stanął, kolory rozróżniał, słuch miał dobry, a zatem postawili go przed bardziej wnikliwą komisją lotniczo-lekarską, no i tak stał się podchorążym w 3 eskadrze Pierwszego Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Teraz trzeba by opisać przebieg szkolenia, ale to już zostało chyba gdzieś opisane.

Szkolenie przebiegało w Grigoriewskoje w tempie przyspieszonym, na zasadach nieco innych niż praktykowano w radzieckich szkołach lotniczych. Tam zaczynano od Po-2. Polskich lotników od razu szkolono na UT-2. Szkolono przy tym bardzo intensywnie. Kadrę instruktorów stanowili bardzo dobrzy piloci i pedagodzy radzieccy — niejednokrotnie młodsi od swych wychowanków! Po szkolnej maszynie, na której wylatano około 30 godzin, dodano jeszcze przyszłym myśliwcom 15—20 lotów po kręgu nad lotniskiem, ale na samolocie UT-2 wyposażonym w klapy do startu i lądowania. Chodziło o zaznajomienie ze specyfiką latania i posługiwania się klapami przed przejściem na maszynę bojową. Potem przyszły loty na dwumiejscowych Jak-7. Pułkownik Szwarc wymienia w tym miejscu nazwisko swego instruktora lejtnanta Iwana Bondara. Na maszynie tej wylaszował się po 12 lotach z instruktorem. Trzynasty lot był już lotem samodzielnym. Wykonał go trzynastego i w dodatku w poniedziałek. Piękna perspektywa nowego tygodnia!

Ja w tymże miejscu zadałem pułkownikowi pytanie z rodzaju podchwytliwych. Czy ocena pilotażu przez instruktorów radzieckich była łagodna, może grzecznościowa trochę? Nigdy w życiu — była bardzo surowa. Po każdym nowym programie zajęć: akrobacji, nawigacji, strzelaniu itp. następowało sprawdzenie umiejętności i ocena. A na zakończenie egzamin. Nie, nie — tu ulg nie było. Zresztą ci co, być może, spodziewali się ulg, odpadli w przedbiegach. Kiedy na przełomie lat 1943—44 trawiaste lotnisko Grigoriewskoje trudno było uprzątać od śniegu, przerzucono pilotów na inne lotnisko podmoskiewskie, gdzie po raz pierwszy startowali i lądowali na pasie betonowym. Chodziło o ciągłość szkolenia. Kiedy z pułkiem byli w Gostomlu, mimo, że już piloci całą gębą, przeszli kurs ślepego pilotażu na Po-2. Po kilkunastu godzinach każdy mógł powiedzieć, że dobra to była szkoła, jakże potrzebna później podczas lotów w chmurach i trudnych warunkach pogodowych.

W sumie — twierdzi pułkownik Szwarc — piloci pułku „Warszawa" podczas szkolenia trzy razy więcej godzin spędzili w powietrzu niż ich radzieccy koledzy z typowej szkoły lotniczej. To świadczyło o specjalnej opiece, o niezaprzeczalnym fakcie, że pułk „Warszawa" był oczkiem w głowie zarówno dowództwa radzieckiego jak i polskiego. Wiadomo było, że przygotowują się do walki na froncie, ale wiadomo także było, że są żołnierzami tworzącymi zręby ludowego Lotnictwa Polskiego.

Byli oczkiem w głowie dowództwa... Dostali wspaniałego dowódcę Iwana Tałdykina. Po trzech dziesiątkach lat wspominany jest z rozrzewnieniem. Surowy, wymagający, doskonały pilot i instruktor, wspaniały dowódca, a jeszcze wspanialszy człowiek. Skarcił, nakrzyczał, a później przepraszał za swe uniesienie. Dla pułku nieba by przychylił. Umiał wystarać się, gdzieś tam, o najlepszy sprzęt, samoloty, obsługę, ba — nawet o materiał na dziwnej maści mundury, jakoby naśladujące stalowo-szare polskie, lotnicze. Piloci nazywali go „ojczulkiem".

Kim był Tałdykin dla swych podopiecznych, niech świadczy taki przykład — a to tylko jeden z wielu. Kiedy pułk stacjonował w Zadybiu Starym, jednym z pierwszych zadań był oblot linii frontu, gdzieś od Warszawy po Dęblin. Wystartował klucz złożony z czterech maszyn. Prowadził sam nawigator eskadry, doświadczony lotnik. I trzeba trafu, że jemu właśnie coś się na pokładzie przydarzyło, awaria przyrządów, zasilania, czy coś w tym rodzaju i zmuszony został do natychmiastowego lądowania. W powietrzu zatem pozostały trzy maszyny. Niepełny zespół, bo myśliwcy działali zawsze parami i w razie ataku nieprzyjaciela jedna maszyna — jeden człowiek pozostałby bez osłony, bez wsparcia. Nie trzeba dodawać, że w trzech maszynach siedzieli wspaniali co prawda piloci, ale jako myśliwcy — żółtodzioby. I kiedy trójka pruje sobie w stronę linii frontu, ze stanowiska dowodzenia leci sygnał radiowy, że nieprzyjaciel w powietrzu. Wśród tej trójki był także Juliusz Szwarc.

Chłopaki podciągnęli zapewnie pasy i rozglądają się w przód i do tyłu. A z tyłu, proszę sobie wyobrazić, szybko zbliża się jakiś punkcik, który przeradza się w prawdziwy samolot. I kiedy nasi myśliwcy już, już zamierzają wykonać przewidziany ściśle w instrukcji manewr — w słuchawkach słyszą spokojny głos „batki": **siedźcie spokojnie — ja — swój.** To Tałdykin, ich dowódca, zaniepokojony odejściem z szyku doświadczonego lotnika, sam poleciał osłaniać w razie czego swoich chłopaków, pokierować ich działaniem, tak aby tu w powietrzu nie popełnili najmniejszego błędu. Taki był Tałdykin.

Pułk Tałdykina miał najwyższą normę żywnościową, wyższą niż w szkołach radzieckich. To się w głowie nie mieści, uwzględniając trudne, ciężkie warunki wyżywieniowe, organizacyjne w warunkach frontowych. Kiedy pytam pułkownika Szwarca o te normy żywnościowe — czy były duże czy małe, czy były większe niż na przykład w wojskach lądowych, otrzymuję odpowiedź, że normy były wysokie.

Prawdziwa awantura wybuchła pewnego razu, gdy piloci dowiedzieli się, że ich instruktorzy radzieccy mają o jakiś tam procent niższe normy żywieniowe — chodziło dosłownie o jedno bardziej lub mniej kaloryczne danie, a jakąś czekoladkę czy cukier. Na gremialny protest zaopatrzeniowcy zmuszeni zostali do przydzielenia jednakowych norm dla wszystkich. Może to są sprawy nie godne przypominania z okazji wielkiego święta naszego wojska. Wydaje się jednak, że świadczą pięknie o postawie pilotów i chyba o cementującej się przyjaźni polsko-radzieckiej.

Albo inny przykład, o którym wspomniał pułkownik Szwarc. Otóż pewnego razu do pułku przyleciał dowódca korpusu, a wkrótce po nim wylądowały myśliwskie Jaki, prawie z samymi Bohaterami Związku Radzieckiego. Piloci ci zabawili kilka dni, podczas których praktycznie pokazali jak się prowadzi osłonę. Gdy piloci pułku „Warszawa" osłaniali szturmowce rozprawiające się z nieprzyjacielem na przedpolu Warszawy, ponad nimi czuwali myśliwcy radzieccy. Tak kolejno, krok za krokiem, polscy piloci wprowadzani byli w trudne arkana walki: cały czas pod okiem doświadczonych lotników radzieckich.

Jak to było właściwie z rozpoznaniem powietrznym? Pułkownik wyjaśnia mi wszystko szczegółowo. Otóż począwszy od Bydgoszczy (kolejny etap szlaku bojowego) w każdej eskadrze była para etatowych zwiadowców. Ustalono rejony i czas działania. Wykonywano zatem np. dwa loty w ciągu dnia: rano i po południu. W czasie natomiast „wolnym" od tych zadań ci etatowcy działali jako osłona szturmowców. Rozpoznanie polegało na przekazywaniu drogą radiową do stanowiska dowodzenia meldunków i następnie po powrocie uściślanie danych na mapie. Lot na rozpoznanie trwał około 60 minut. Na wysokości około 1 500 m przechodzili zwiadowcy linię frontu i następnie zwiększając prędkość, bez dodawania gazu, schodzili do około 800 m, mając w rezerwie nadmiar mocy i prędkości w przypadku niespodziewanego ataku przeciwnika.

Ale to nie wszystko. Przygotowanie do rozpoznania poprzedzone było dokładnym zapoznaniem się z rejonem — o średnicy około 100 km — na podstawie mapy. Bardzo surowy egzamin ze znajomości terenu przyszłego rozpoznania prowadził zawsze Gaszyn. Łączność głosowa. Każdy rodzaj zadania prowadzony był na innej długości fali: inna była zatem długość fali podczas rozpoznania, inna przy współdziałaniu ze szturmowcami czy przy osłanianiu bombowców. Co jakiś czas zmieniano długość fali.

Pułkownik Szwarc ma na swym bojowym koncie ponad 40 lotów na samolotach Jak 1M i Jak-9. Zestrzelił jeden samolot hitlerowski (FW-190) samodzielnie i jeden do spółki. Było to w kwietniu 1945 roku. O wydarzeniu tym pisał co prawda sam pułkownik i Janusz Meissner, ale w skrócie podam je, jeszcze raz, tak jak opowiedział mi Juliusz Szwarc.

Latał w parze z Michałem Chaustowiczem, obywatelem radzieckim polskiego pochodzenia (ojciec był Białorusinem, a matka Polką), pilotem również trzeciej eskadry. Lecą po wykonaniu zadania w rejonie Berlina. Zadaniem tym było rozpoznanie powietrzne. I nagle zza chmur wyskoczyło 12 samolotów, same krągłonose, kąśliwe i bardzo szybkie w nurkowaniu Focke Wulfy-190. Trudno przypuszczać, aby parze naszych pilotów zrobiło się przyjemnie na taki widok. Można sądzić, że poczuli się jak w łaźni.

Maszyny hitlerowskie rozluźniły szyki, a nagle przed naszą parą pojawiają się dwie dalsze maszyny idące niżej. Jeszcze chwila i dwa Jaki nieomal lecą w szyku wśród obcych maszyn. Tak mogło się wydawać pilotom rzucającym niespokojne spojrzenia na wszystkie strony świata i już biorącym na cel dwa FW-190 przed sobą. Jedna seria, druga, trzecia. Może za długa, poprawka. Mamy go! — krzyczy Chaustowicz. Pali się! — krzyczy Szwarc. Akcja toczy się w ułamkach sekund, gdy nagle Szwarc czuje, że nie pomaga uruchomienie spustów km-ów i działka.

Zacięcie! W takim momencie, to śmierć. Zawiodły — myśli — sprawne zawsze karabiny i działko, postrach hitlerowskich lotników. Dobrze znali działko 37 mm, w które zaopatrzone były niektóre Jaki i jeśli któryś z pilotów „Warszawy" atakował czołowo, śmiało z brawurą, nie mając groźnego działka na pokładzie (Jaki pułkowe miały przeważnie działko 20 mm i karabiny maszynowe 7,62 mm) — Niemcy rezygnowali z walki, wiedząc jak idzie w strzępy samolot po uderzeniu pocisku o takim kalibrze.

No tak, ale pozostawiłem naszych pilotów wśród 12 nieprzyjacielskich maszyn. Co się stało dalej? Jedyną słuszną decyzją, tym bardziej, że powstało zacięcie broni, był natychmiastowy powrót na lotnisko macierzyste. Tak też zrobiła para Chaustowicz — Szwarc. Kosiakiem i nożycami, to znaczy tak, aby każdy mógł osłaniać każdego — widział co się dzieje w tyle maszyny, wyrwali się nieprzyjacielowi i wylądowali na swym, jakże w danym momencie przytulnym, lotnisku własnym. Nie wykręcili nawet z pośpiechu tradycyjnych beczek na wznoszeniu, by zasygnalizować wszystkim, że mają zwycięstwa za sobą. Usiedli jak trusie i dawaj skarżyć się mechanikom na zacięcie uzbrojenia. Kiedy już ochłonęli z wrażenia po tym locie, z ulgą przyjęli raport mechaników, że najmniejszego zacięcia nie było, ani nie będzie — to obywatelu porucznicy pociski się skończyły! W zapale walki por. Szwarc wystrzelał całą amunicję.

Cóż można dodać na zakończenie? Pułkownik Juliusz Szwarc pełnił służbę w pułku „Warszawa" do 1950 roku, dochodząc do funkcji zastępcy dowódcy do spraw pilotażu. Później pełnił szereg funkcji dowódczych w szkolnictwie lotniczym, a w roku 1969 przeszedł w stan spoczynku, na emeryturę. Łącznie wylatał ponad 2 000 godzin, również na samolotach odrzutowych, przeważnie na LiM-2. Utrzymuje serdeczne kontakty z pułkiem „Warszawa", gdzie o nim zawsze pamiętają i zapraszają na wszystkie uroczystości. Aha, jeszcze jedno: jest zapalonym automobilistą i myśliwym.

PAWEŁ ELSZTEIN

SPADKOBIERCY TRADYCJI

Spadkobiercami tradycji bojowych 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa" jest 1 plm OPK „Warszawa", działający w najmłodszym naszym ale jednocześnie najnowocześniejszym rodzaju Sił Zbrojnych — w Wojskach Obrony Powietrznej Kraju.

Obok artylerii rakietowej dysponującej pociskami ziemia-powietrze, skutecznymi zarówno przeciwko celom wysoko jak i nisko lecącym, obok wojsk radiotechnicznych dysponujących wysokiej klasy sprzętem umożliwiającym wykrycie nieprzyjacielskiego obiektu bez względu jakie on miałby rozmiary i prędkość, działa lotnictwo myśliwskie wyposażone w naddźwiękowe samoloty z bogatym wyposażeniem elektronicznym, uzbrojone w pociski rakietowe.

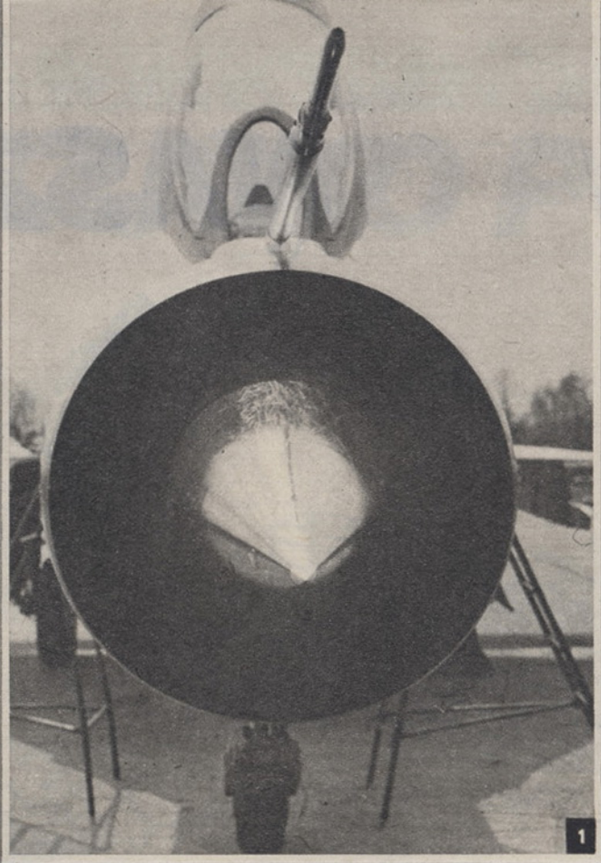
Wojska OPK tworzą tarczę nad polską ziemią. Dowódca Wojsk OPK gen. bryg. Longin Łozowicki, w wywiadzie udzielonym „Trybunie Ludu", odpowiadając na pytanie — jakimi osiągnięciami żołnierze WOPK powitają jubileusz 35-lecia ludowego Wojska Polskiego, tak je scharakteryzował: „W roku ubiegłym Wojska OPK wykonały zadania postawione przez Ministra Obrony Narodowej i zrobiły dalszy krok w doskonaleniu systemu. Dużymi osiągnięciami mogą poszczycić się wszystkie rodzaje wojsk. Wykonując zadania zbliżone do realnego pola walki, na poligonie w ZSRR wykazaliśmy, że należymy do czołówki obrony powietrznej armii państw Układu Warszawskiego".

W jednostkach Wojsk OPK jesteśmy częstymi gośćmi. W pułku „Warszawa" zawsze czujemy się jak u siebie w domu, poznając coraz to wspanialszych pilotów, dowódców, instruktorów i niezastąpionych techników. Z okazji 35-lecia pułku przedstawiamy kilka zdjęć wykonanych podczas kolejnych odwiedzin sławnej jednostki myśliwskiej.

Samoloty myśliwskie, pociski rakietowe i anteny radiolokatorów tworzą jeden wspólny system obronny (zdjęcia 1, 2, 4). Techników zawsze zastaniemy tu przy pracy: sprzęt musi być zawsze sprawny, przygotowany do natychmiastowego działania (zdjęcie 3). Dowódcą pułku jest mjr dypl. Henryk Agnieszczak (na zdjęciu 5 z prawej). Wśród instruktorów i pilotów spotkaliśmy między innymi oficerów: Waldemara Szlachtę (8), Romualda Kurczewskiego (9), Wiesława Antolaka (7) i Andrzeja Wielądka (6).

W Dniu 35-lecia ludowego Wojska Polskiego i jednocześnie takiej samej rocznicy powstania pułku „Warszawa" wszystkim naszym lotnikom przekazujemy jak najserdeczniejsze życzenia.

Zdjęcia: Henryk Bugajski (2) i Paweł Elsztein (7)


1

2

3

4

5

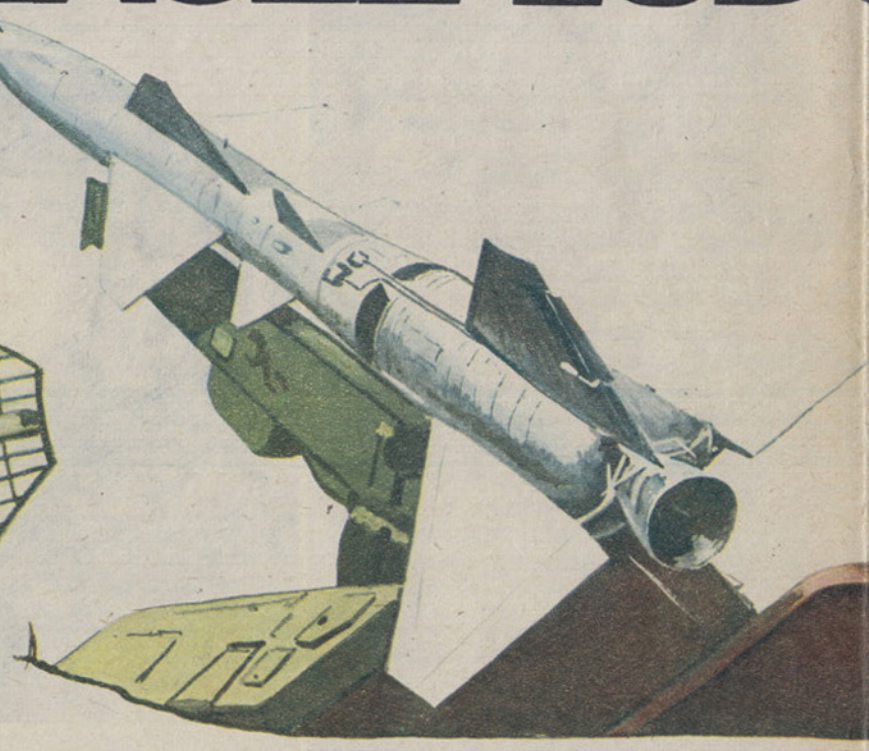
6

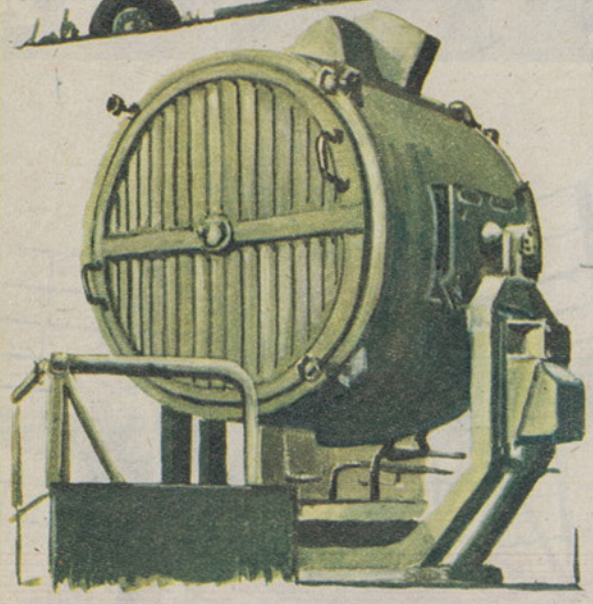
7

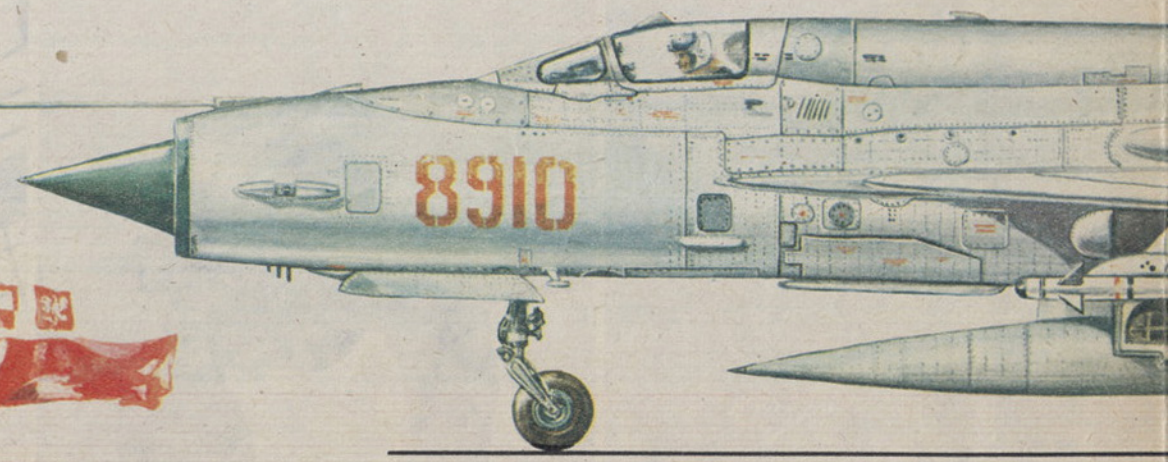
8

9

NASZE LUDO

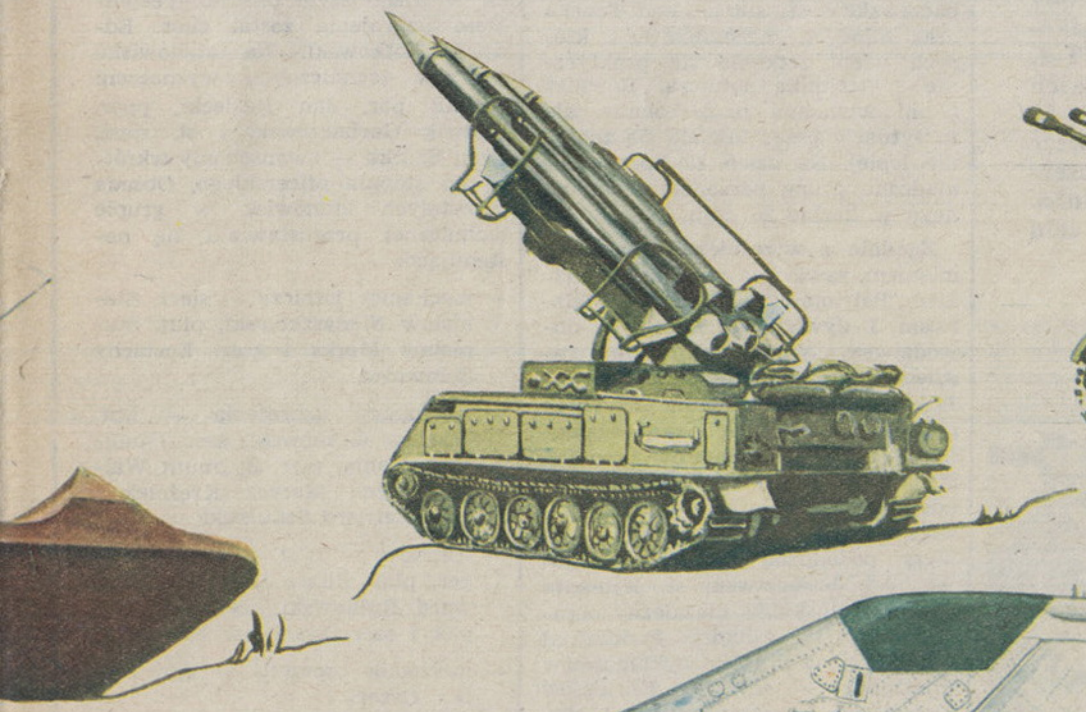


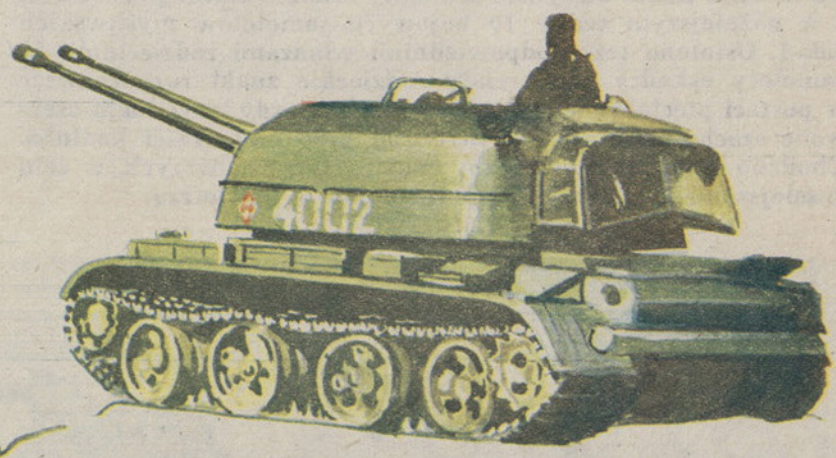


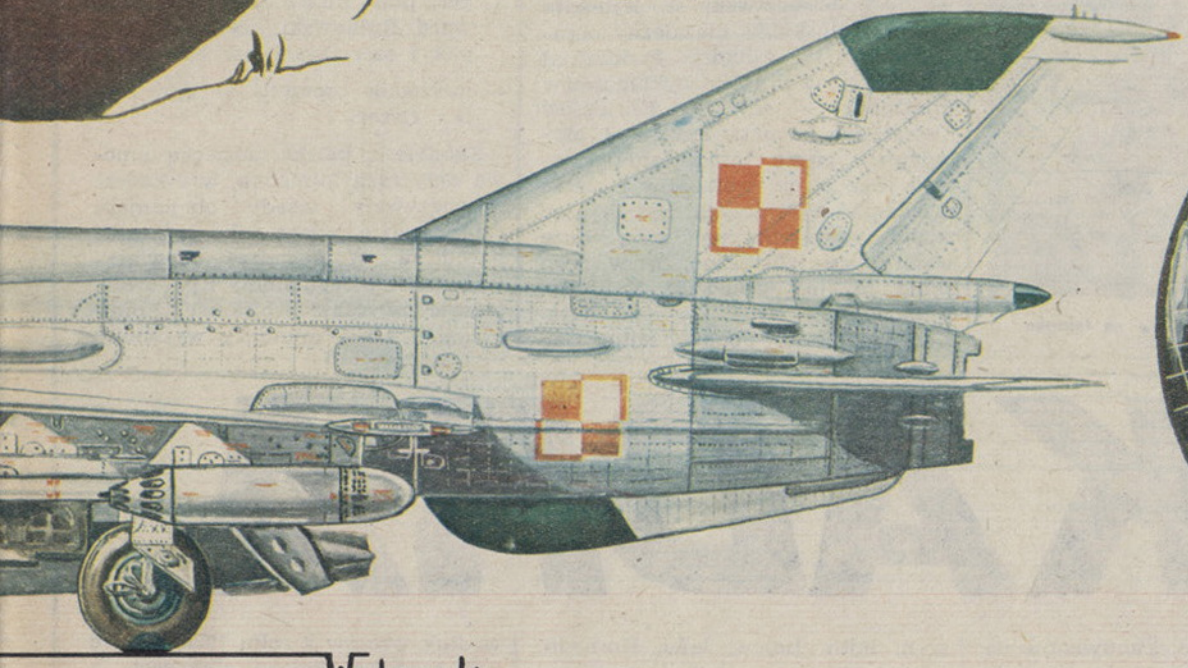


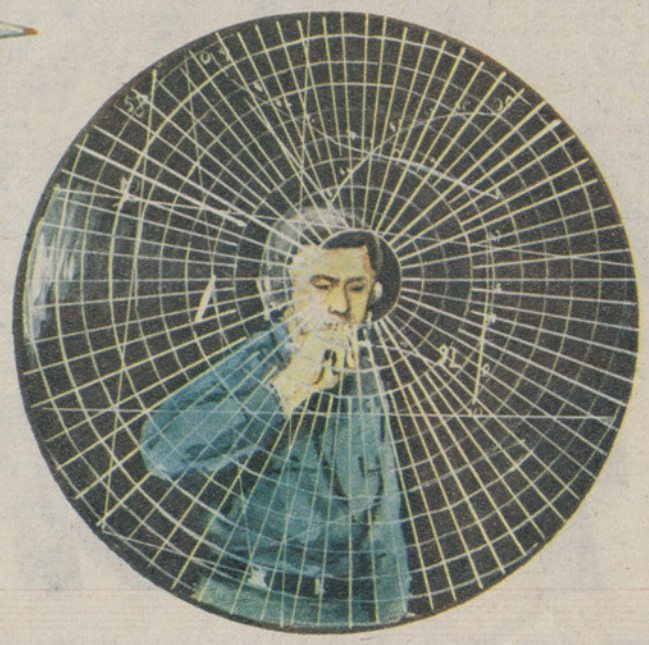
Rysował: ZDZISŁAW WALCZAK

OWE WOJSKO POLSKIE

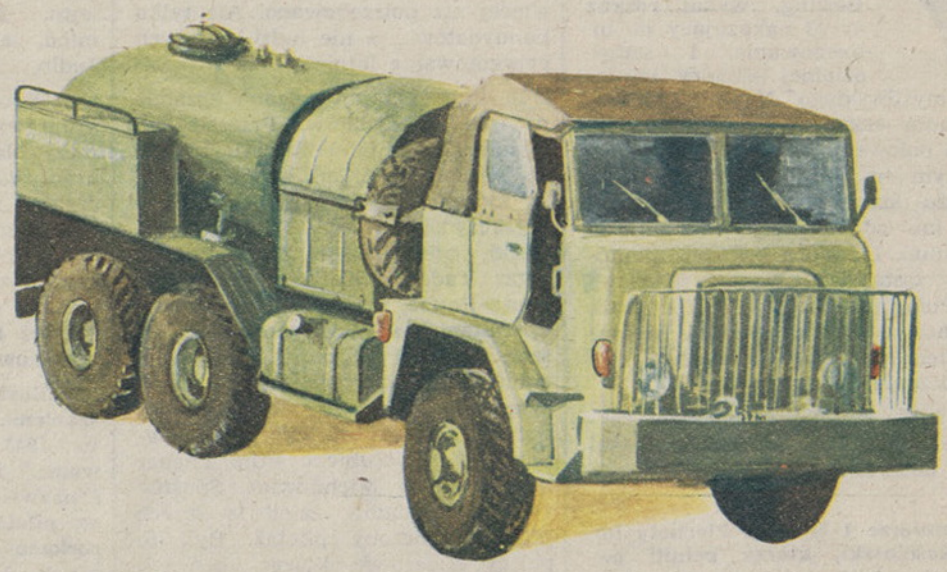








Walczak



SKRZYDLATA POLSKA

W maju 1943 r. Związek Patriotów Polskich, z pomocą rządu radzieckiego, przystąpił do organizowania 1 Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki. Kierownictwo formujących się polskich oddziałów, uwzględniając potrzeby ówczesnych działań bojowych, podjęło również decyzję stworzenia zrębów Lotnictwa Polskiego. Mimo, że etat 1 DP de facto nie przewidywał jednostek lotniczych, postanowiono jednak utworzyć w ramach dywizji eskadrę lotnictwa myśliwskiego, w oparciu o którą można byłoby kontynuować dalszą rozbudowę Lotnictwa Polskiego. Początkowo eskadra miała otrzymać samoloty szkolno-treningowe UT-2, a w późniejszym czasie 10 bojowych samolotów myśliwskich Jak-1. Ustalono też z odpowiednimi władzami radzieckimi, że samoloty eskadry będą miały radzieckie znaki rozpoznawcze w postaci pięcioramiennej czerwonej gwiazdy oraz biało-czerwone szachownice po obu stronach przedniej części kadłuba. Chodziło o ograniczenie liczby znaków rozpoznawczych, w celu zmniejszenia możliwości nieporozumień w powietrzu.

Zbiórka personelu latającego 1 eskadry myśliwskiej przed rozpoczęciem lotów na lotnisku w Grigoriewskoje.

1 ESKADRA

7 lipca 1943 r. dowódca 1 dywizji, płk. Zygmunt Berling, wydał rozkaz nr 43 nakazujący m. in. formowanie 1 samodzielnej eskadry lotnictwa myśliwskiego. Na miejsce formowania eskadry wyznaczono lotnisko polowe w Grigoriewskoje, położonym na południe od Sielc, w pobliżu szosy Moskwa — Riazań (128 km od Moskwy i 33 km od Riazania). Dowódcą eskadry mianowany został kpt. Wacław Kozłowski, Polak urodzony w ZSRR, wnuk zesłańca z 1863 r. Świetnie władał językiem polskim i miał duże doświadczenie bojowe.

W kilka dni po rozpoczęciu formowania eskadry w obozie sielieckim odczytano oficjalny komunikat:

„Żołnierze 1 Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki, którzy pełnili poprzednio służbę w formacjach lotniczych i opanowali specjalność lotniczą oraz inni, którzy pragną poświęcić się służbie lotniczej, zameldują o tym swoim dowódcom, którzy zgłoszą ich wykazy do komisji kwalifikacyjnej, znajdującej się w sztabie".

Ze wszystkich oddziałów 1 dywizji, która w początkach lipca miała już około 15 tysięcy żołnierzy, zaczęły napływać zgłoszenia. Jak się w praktyce okazało, kandydatów do służby w lotnictwie było o wiele więcej niż potrzebowano. Ale tylko kandydatów..., a nie ludzi mających przygotowanie lotnicze.

16 lipca przeprowadzono egzaminy dla kandydatów. Przeszli oni również badania lotniczo-lekarskie. Ostatecznie wyłoniono grupę 17 osób, w której znaleźli się: por. Karol Wysoczyński, ppor. Stanisław Lisiecki, ppor. Józef Zacharżewski, ppor. Tadeusz Kotlarz, ppor. Tadeusz Raube, st. sierż. Ryszard Ber, kpr. Stanisław Łuszczynowski i szer. szer. Edward Chromy, Józef Gościuminski, Stanisław Derewiński, Wiesław Bobrowski, Ryszard Horodecki, Dymitr Kotek, Jakub Lewitin, Jan Gołubicki, Filip Lacher i Aleksander Michnowicz. Spośród tych kandydatów zaledwie trzech miało ukończony pilotaż. Byli to polscy oficerowie, którzy ukończyli radzieckie szkoły lotnicze: por. Karol Wysoczyński, ppor. Stanisław Lisiecki i ppor. Józef Zacharżewski. Reszta nie miała do tej pory żadnych związków z lotnictwem wojskowym, chociaż niektórzy wykazywali spore zainteresowanie służbą w lotnictwie. Właściwie więc należało rozpoczynać szkolenie lotnicze od podstaw. Nawet bowiem wymienieni trzej oficerowie nie mieli opanowanego pilotażu na myśliwskich samolotach bojowych typu Jak.

Nieco lepiej przedstawiała się sprawa z personelem technicznym. Z jednostek dywizji udało się ściągnąć wielu wypróbowanych specjalistów lotniczych, takich jak por. Jan Rusiecki, ppor. Ludwik Gorbaczewski i st. sierż. Leon Szurka oraz młodych mechaników, z których wielu zetknęło się praktycznie z techniką lotniczą. Również i oni wymagali przeszkolenia, ale tu sytuacja przedstawiała się znacznie lepiej. Na dzień 20 lipca zgromadzono grupę personelu technicznego w liczbie 26 osób.

Zgodnie z wcześniejszym porozumieniem, zawartym pomiędzy Związkiem Patriotów Polskich i dowództwem 1 dywizji, a naczelnym dowództwem Armii Radzieckiej, radzieckie siły powietrzne zobowiązały się do zapewnienia eskadrze polskiej nie tylko lotniska i samolotów ale i wykładowców oraz instruktorów. Właśnie celem szkolenia adeptów sztuki latania i walki powietrznej utworzono specjalny lotniczy pododdział szkolno-treningowy pod dowództwem st. lejtnanta Pawła Jasińskiego, niezależny organizacyjnie od eskadry. Pododdział składał się z dwóch wykładowców (nawigacji — mjr A. Korniejew i strzelania powietrznego — O. Matwiejew), pięciu instruktorów pilotażu oraz pięciu techników i pięciu mechaników lotniczych. Był to więc zespół reprezentujący sobą duże walory specjalistyczne, a w jego skład m. in. wchodzili: st. lejtn. Antonow, st. lejtn. German, lejtn. Kucenko, lejtn. Popow, lejtn. Gaszyn, lejtn. Bojew, lejtn. Korowin, lejtn. Nikonow, lejtn. Szpakow, lejtn. Anikin, lejtn. Gawryłow, młod. lejtn. Bondar i młod. lejtn. Judin.

22 lipca na lotnisko w Grigoriewskoje przybył pierwszy personel lotniczy. Nazajutrz przed stojącymi na uroczystej zbiórce żołnierzami odczytany został pierwszy rozkaz, który stwierdzał, że dowództwo eskadry objął kpt. Wacław Kozłowski. Rozkaz dzienny nr 1 pierwszej samodzielnej eskadry myśliwskiej zawierał też między innymi następujące postanowienia:

„...Rozkazuję przystąpić do wyszkolenia lotniczego z dniem 23 lipca 1943 roku następującym elewom..." Tu rozkaz wymienia imiona i nazwiska 17 uczniów-kandydatów na pilotów. W kolejnych punktach rozkazu podana została obsada personelu dowództwa i sztabu eskadry oraz podział organizacyjny żołnierzy.

Zastępcą dowódcy eskadry do spraw politycznych (według ówczesnej nomenklatury 1 dywizji — do spraw oświatowych) mianowano ppor. Alfreda Wiślickiego. Szefem sztabu eskadry został kpt. Henryk Kotulski. Obaj byli oficerami polskimi, lecz nie mieli doświadczenia lotniczego. Nawigatorem eskadry był ppor. Mieczysław Łukianczuk, a lekarzem por. dr med. Zygmunt Szenker. Na oficera gospodarczego wyznaczony został ppor. Leon Dąbrowski. Inżynierem eskadry mianowano inż. Karola Jadackiego, który był oficerem bez stopnia; otrzymał on stopień porucznika w późniejszym okresie. Technikiem uzbrojenia został chor. Edward Kotkowski. Na stanowiska oficerów technicznych wyznaczeni zostali: por. Jan Rusiecki, ppor. Ludwik Gorbaczewski i st. sierż. Leon Szurka — awansowany wkrótce do stopnia oficerskiego. Obsada pozostałych stanowisk w grupie technicznej przedstawiała się następująco:

— mechanicy lotniczy — sierż. Stanisław Niedaszkowski, plut. Stanisław Marks i szer. Eustachy Sołowrów;

— mechanicy uzbrojenia — kpr. Wacław Grabowski, szer. Stanisław Kania, szer. Zygmunt Walczak, szer. Marceli Krężołek i szer. Bernard Szkurecki;

— silnikowi — plut. Anatolisz Pruger, plut. Eliasz Lanc, szer. Edward Rutkowski, szer. Jan Stępak i szer. Stanisław Pisarczuk;

— mechanik osprzętu — kpr. Stefan Łazar.

Zgodnie z polsko-radziecką umową dotyczącą lotnictwa, w eskadrze obowiązywały zasady obejmujące całą dywizję polską jako jednostkę narodową. W eskadrze obowiązywały polskie regulaminy i panowały polskie zwyczaje wojskowe. Lotnicy mieli nosić mundury wyjściowe według wzorów z roku 1936, a więc jednorzędowe, koloru stalowego, z wykładanymi kołnierzami i czarnymi lampasami na spodniach o szerokości 2 cm. Wprowadzono oznaczanie stopni na rękawach (niezależnie od oznak stopni na naramiennikach) za pomocą srebrnej taśmy, wzorując się niejako na lotnikach polskich w Wielkiej Brytanii. Istniały tylko trudności z przydziałem materiału w kolorze stalowym, bowiem było go mało. Ale i tę sprawę pomyślnie rozwiązano. W codziennym użytku lotnicy nosili polskie mundury wojsk lądowych, a do lotów mieli specjalne ubiory.

Eskadra otrzymała 5 samolotów szkolno-treningowych typu UT-2. Dla ścisłości historycznej zaznaczyć należy, że pierwszym samolotem, który wystartował z lotniska Grigoriewskoje, był dwupłatowy Po-2, oddany do dyspozycji dowódcy eskadry i osobiście przez niego pilotowany.

Pod względem materiałowo-technicznym eskadra znajdowała się na zaopatrzeniu tyłów Radzieckich Sił Powietrznych. Na lotnisku Grigoriewskoje prace związane z urządzeniem kwater, dostarczeniem żywności, umundurowania, paliwa i innych środków wykonywał batalion obsługi lotnisk, którego dowódca, mjr Karaganow, darzył sympatią Polaków i troszczył się o to,

by stworzyć dobre warunki umożliwiające szybkie opanowanie techniki pilotowania.

Oto jak wspomina ten okres jeden z pierwszych polskich pilotów, Edward Chromy:

„...Natychmiast po podziale na grupy pilotów i mechaników przystąpiliśmy do nauki. Zamieszkaliśmy w ziemiankach. Piloci otrzymali wyżywienie według normy przysługującej personelowi lotnictwa ZSRR. Karmiono nas obficie i smacznie. Na naszych stołach pojawiał się nawet kawior. Zawdzięczać to należało dowódcy batalionu lotniskowego, majorowi Karaganowi, obdarzającego Polaków wyjątkową sympatią".

Przyszli polscy piloci, technicy i mechanicy zdążając z Sielc do Grigoriewskoje wyobrażali sobie, iż zastaną na miejscu betonowe pasy startowe, bangary, budynki i inne zabudowania, jak to powinno być na przygotowanym lotnisku. Tymczasem ich oczom jawiło się zwyczajne, porośnięte trawą pole, tyle tylko, że o równej powierzchni. Samoloty zamiast w hangarach stały w maskowanych wykopach ziemnych, zwanych stoiskami. Nie było też prawie żadnych budynków. Zastępowały je różnorodnie urządzone ziemianki. W ziemiankach znajdowały się zarówno pomieszczenia służbowe, jak i izby żołnierskie. Na pierwszy rzut oka nic w Grigoriewskoje nie wskazywało na istnienie lotniska. Z powietrza i ziemi widać było jedynie rozległe pola, brzozowe laski i wieś. Lotnisko to zrodziła wojna, a w tym czasie konkretne potrzeby rodzącego się na ziemi radzieckiej ludowego lotnictwa polskiego. Chodziło o to, aby znajdowało się blisko 1 dywizji

Edward Chromy jako jeden z pierwszych Polaków w eskadrze wystartował 17 sierpnia 1943 r. do samodzielnego lotu na UT-2.

kościuszkowskiej. Było ono bowiem położone w pobliżu Sielc nad Oką, w odległości jedynie 22 km.

W celu usprawnienia szkolenia lotniczego wszystkich kandydatów na pilotów podzielono na dwie grupy, przy czym pierwsza grupa szkolna liczyła 11 uczniów-pilotów; oni to w pierwszej kolejności rozpoczęli loty. 24 lipca 1943 r. pojawia się w rozkazie dziennym eskadry po raz pierwszy punkt: „Loty ćwiczebne":

„...Rozkazuję na dzień 24 lipca wszystkim elewom stawić się na lotnisko w celu przeprowadzenia pierwszych lotów o charakterze kontrolującym. W tym celu należy wyprowadzić na start cztery samoloty UT-2..."

Tak więc grupa siedemnastu uczniów i cztery popularne „Utionki" rozpoczęły właściwe dzieje lotnictwa ludowego Wojska Polskiego.

Szkolenie eskadry przebiegało na podstawie obowiązujących wówczas w Siłach Powietrznych Armii Radzieckiej programów, a mianowicie „Programu Podstawowego Wyszkolenia Lotniczego" (Kurs Uczebnoj Lotnoj Podgotowki) i „Programu Wyszkolenia Bojowego Lotnictwa Myśliwskiego" (KBPIA — 1943). W lotnictwie radzieckim program ten realizowano w szkołach lotniczych i w lotniczych pułkach zapasowych.

Przewidywał on przeprowadzenie w początkowej fazie zajęć w formie wykładów i ćwiczeń praktycznych na urządzeniach treningowych, mających na celu przygotowanie uczniów do wykonywania lotów na samolocie szkolno-treningowym. Drugi okres obejmował szkolenie w powietrzu, podczas którego nauczano pilotowania samolotu w różnych sytuacjach. Szkolenie to rozpoczynano od wykonywania startów i zakrętów oraz lądowania. W dalszej kolejności wykonywano loty po kręgu w rejonie lotniska oraz w strefie oddalonej 2—5 km od miejsca bazowania. Wreszcie należało opanować ćwiczenia wyższego pilotażu, zgranie w locie grupowym, strzelanie z samolotu do celów naziemnych i powietrznych oraz prowadzenie walki powietrznej, bombardowanie i wykonywanie lotów w zasłoniętej kabinie. Na zakończenie obowiązywał uczniów egzamin w powietrzu z techniki pilotowania oraz egzamin teoretyczny z programowej tematyki.

Według tego programu, w Grigoriewskoje od świtu do zmroku trwało intensywne szkolenie. Zgodnie z wytycznymi, jakie otrzymał 19 lipca 1943 r. kpt. Kozłowski, eskadra miała zakończyć szkolenie, z wyjątkiem ćwiczeń na zastosowanie bojowe, w ciągu trzech miesię-

Ppor. Stanisław Lisiecki, mianowany 10 sierpnia 1943 r. na dowódcę 1 klucza 1 samodzielnej eskadry lotnictwa myśliwskiego.

cy. Na ostatni etap szkolenia, który przebiegał w zasadzie na poligonie, potrzeba było około dwóch miesięcy; stąd należy wywnioskować, że eskadra miała osiągnąć gotowość bojową w okresie sześciu miesięcy. Jeśli się weźmie pod uwagę fakt, że szkolenie od podstaw pilota myśliwskiego trwało podówczas w Związku Radzieckim czy Wielkiej Brytanii średnio biorąc około jednego roku, to nie ulega najmniejszej wątpliwości, że proces przygotowania do działań polskiej eskadry był stosunkowo krótki i wymagał olbrzymiego wysiłku.

Wobec ustalonych terminów ukończenia szkolenia, pięć samolotów UT-2 znajdowało się ciągłej rotacji aż do obiadu. Już w początkowej fazie szkolenia, ze względów zdrowotnych lub braku predyspozycji, niektórzy uczniowie-piloci nie mogli sprostać wymaganiom i odkomenderowano ich do innej służby. 2 sierpnia ubył kpr. Stanisław Łuszczynowski, a 3 sierpnia po orzeczeniu lekarskim — ppor. Tadeusz Raube, ppor. Tadeusz Kotlarz i szer. Filip Lacher.

W procesie szkolenia w powietrzu stosowano zasadę stopniowego przechodzenia od zagadnień prostych do coraz bardziej złożonych. Początkowo samolot UT-2 prowadził instruktor i zaznajamiał swego ucznia z zasadami techniki pilotowania. Po kilkudziesięciu lotach stery przejmował uczeń pod ścisłą kontrolą instruktora. Samodzielny lot ucznia następował w różnym czasie, zależnie od umiejętności przyszłego pilota. Byli tacy, którzy usamodzielnili się po trzydziestu lotach, a inni potrzebowali na to stu. Po zakończeniu szkolenia st. lejtn. P. Jasiński leciał z uczniem na lot kontrolny i wydawał opinię, zatwierdzaną następnie przez dowódcę eskadry. Samodzielnych lotów było znów kilkadziesiąt, aż do bezbłędnego opanowania samolotu szkolno-treningowego.

Począwszy od pierwszego dnia wykonywano średnio ponad 100 lotów dziennie. Po sześciu dniach szkolenia w powietrzu eskadra wykonała 667 lotów w czasie 72 godzin i 47 minut.

W trakcie lotów odbywało się również praktyczne szkolenie personelu technicznego, który zgłębiał wiedzę o nowym, nieznanym mu sprzęcie lotniczym. Mechanicy z wyjątkowym zapałem przygotowywali się do wykonywania swych codziennych obowiązków. Mimo że w ciągu pierwszych sześciu dni szkolenia każdy z samolotów startował przeciętnie po 20 razy, nie zdarzył się ani jeden defekt. Była to zasługa i szkolących, i szkolonych.

Równolegle ze szkoleniem w powietrzu w godzinach popołudniowych prowadzono zajęcia teoretyczne na ziemi, przede wszystkim z takich dyscyplin jak nawigacja, aerodynamika, strzelanie powietrzne, taktyka lotnicza, budowa silnika i płatowca oraz meteorologia. Do tego dochodziło szkolenie polityczne i ogólnowojskowe. Szkolenie teoretyczne było tym trudniejsze, że brak było poglądowych pomocy naukowych i podręczników oraz instrukcji w języku polskim.

Dopiero po kolacji następował czas wolny, ale wobec szybkiego tempa szkolenia był on z reguły wykorzystywany na uzupełnienie wiadomości w ramach nauki własnej.

Loty stanowiły jednak największą atrakcję, oceny instruktorów bywały ważnym osobistym przeżyciem, a pierwszy lot po kręgu samodzielnie wykonany w rejonie lotniska urastał do wymiarów wyjątkowego wydarzenia. W takich to nastrojach przebiegał dzień po dniu intensywnego szkolenia w Grigoriewskoje.

W celu polepszenia organizacji szkolenia eskadra została podzielona na klucze. 10 sierpnia dowódcami ich zostali: 1 klucza — ppor. Stanisław Lisiecki, 2 klucza — por. Karol Wysoczyński i 3 klucza — ppor. Józef Zacharżewski. Cała trójka tych pilotów opanowała szybko program szkolenia wstępnego i na samolocie UT-2, i na samolocie przejściowym Jak-7, w związku z czym otrzymała nominacje. Odtąd mieli obowiązek pomagać młodszym kolegom.

Atmosferę wytężonej pracy szkoleniowej zmącił jednak nieoczekiwanie tragiczny wypadek lotniczy. Rozkaz dzienny eskadry nr 17 z 11 sierpnia 1943 r. podawał w 2 punkcie: **„Nieszczęśliwy wypadek: Dnia 10 sierpnia 1943 roku zginęli przy wypełnianiu lotu służbowego dowóca eskadry myśliwskiej kapitan Wacław Kozłowski oraz instruktor lejtnant A. W. Korowin. Cześć ich pamięci!".**

„Kozłowski — pisze w swych wspomnieniach Edward Chromy — niedługo dowodził naszą eskadrą, pozostał jednakże na zawsze w pamięci pierwszej grupy adeptów lotnictwa przybyłej do Grigoriewskoje. Pozostał w pamięci nie tylko jako świetny dowódca, energiczny organizator, doświadczony pilot, ale i jako patriota. Nieraz prowadząc z nami rozmowy nadmieniał, że jego marzeniem jest wrócić do Polski na uzbrojonym samolocie. Do Polski, której nigdy nie widział, a znał jedynie z opowiadań dziadka powstańca. Nie dane było majorowi Kozłowskiemu wrócić do Ojczyzny dziadka-powstańca z 1863 roku. Lotnictwo ma to do siebie, że piloci nie tylko giną na froncie, ale i częstokroć na tyłach".

Obowiązki dowódcy eskadry czasowo objął szef sztabu kpt. Henryk Kotulski, a od 16 sierpnia stanowisko to powierzono por. Tadeuszowi Wicherkiewiczowi, jednemu z nielicznych polskich lotników przedwrześniowych, byłemu instruktorowi Centrum Szkolenia Lotniczego w Dęblinie. W kilka dni później Wicherkiewicz awansował do stopnia kapitana. Nie był on wszakże pilotem, lecz nawigatorem, nie miał też za sobą żadnego doświadczenia bojowego. Oczywiście, dowodzenie eskadrą i równoczesne szkolenie się na pilota myśliwskiego stwarzało mnóstwo trudności. Wicherkiewiczowi pomagał st. lejtn. Jasiński, biorąc na siebie całokształt pracy wykładowczo-instuktorskiej.

Szkolenie personelu latającego eskadry postępowało szybko naprzód. Już po trzech tygodniach jako pierwsi wylecieli samodzielnie na samolocie UT-2 uczniowie-piloci: Jan Gołubicki i Ryszard Ber.

Procesem szkolenia i wychowania stanu osobowego eskadry żywo interesowali się członkowie Prezydium ZPP i dowództwo 1 DP im. T. Kościuszki. 16 sierpnia 1943 r. inspekcjonował eskadrę gen. bryg. Zygmunt Berling. Zapoznał się on z realizacją programu i poziomem szkolenia przyjął defiladę eskadry i postawił zadanie szybkiego przygotowania pilotów do walki. Dowódca dywizji uczestniczył też we wspólnym obiedzie żołnierskim. Na zakończenie tego uroczystego dnia, wieczorem odbył się występ Dywizyjnego Teatru Żołnierza Polskiego.

Przychylny stosunek Państwowego Komitetu Obrony ZSRR do formowania jednostek Wojska Polskiego, dotychczasowy pomyślny przebieg ich organizowania i szkolenia oraz dość duży napływ do szeregów wojska rezerw ludzkich spośród Polonii radzieckiej, stworzyły dogodne warunki dalszego rozwoju naszej pierwszej jednostki lotniczej — zalążka lotnictwa polskiego na Wschodzie.

Po uzyskaniu zgody władz radzieckich, 19 sierpnia 1943 r. rozpoczęto nad Oką organizowanie 1 Korpusu Polskich Sił Zbrojnych w składzie trzech dywizji piechoty, brygady artylerii, brygady pancernej i kilku mniejszych jednostek. Już następnego dnia przystąpiono do przeformowania 1 eskadry na 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. Ta mająca dziś historyczne znaczenie 1 samodzielna eskadra myśliwska stała się podstawą do sformowania większej jednostki lotniczej i dała początek dziejom polskich skrzydeł na wschodnioeuropejskim teatrze działań wojennych.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

SUKCES POLAKÓW w COVENTRY

HENRYK KUCHARSKI ● KORESPONDENCJA WŁASNA Z ANGLII 3)

1

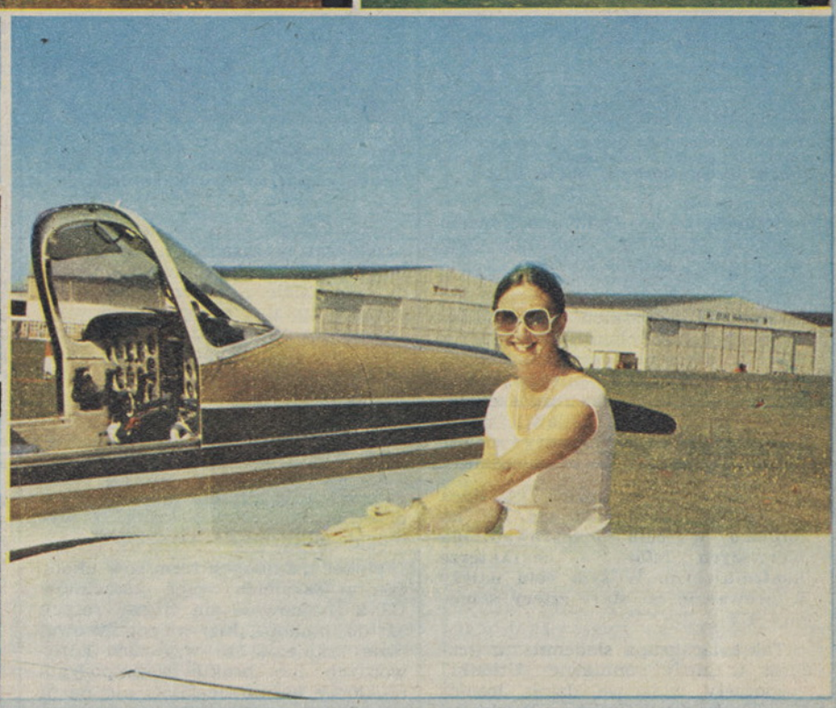
2

3

4

5

6



Już po zakończeniu ostatniej konkurencji II Samolotowych Rajdowych Mistrzostw Świata, ich uczestnicy z lotniska udali się wprost do posiadłości kierownika mistrzostw Morisa Syeymoura, na garden party. Osobiście podczas ostatniej konkurencji pomagałem sędziom m. in. kierownikowi naszej ekipy B. Jancelewiczowi, oceniającym próbę lądowania znad bramki. Gdy więc zdążyliśmy przybyć na towarzyskie spotkanie, na ogrodowej, po angielsku strzyżonej murawie zabawa trwała na całego. W rytm nastrojowych melodii granych przez wieloosobową orkiestrę przepijano obficie szampanem befsztyki z rusztu i inne smakowite potrawy. Przede wszystkim jednak poznawano się wzajemnie i dzielono się pierwszymi wrażeniami z dopiero co zakończonej imprezy. Wyników mistrzostw jeszcze nie było, mnożyły się więc domysły co do ostatecznych lokat poszczególnych załóg. W ekipie polskiej byliśmy dobrej myśli — wietrzyliśmy sukces naszych pilotów. Humory dopisywały więc wszystkim, nawet tym, którzy wzięli udział w nie planowanym finale garden party, czyli zbiorowej kąpieli „w pełnym rynsztunku" w ogrodowym basenie kąpielowym.

Oficjalne zakończenie mistrzostw świata odbyło się tego samego dnia, w sobotę 19 sierpnia wieczorem, w hotelu De Vere, podczas gala presentation banquet. W trakcie tej kolacji — uroczystej ale z tańcami — krótko podsumowano mistrzostwa i odczytano rezultaty powietrznych zmagań. Zaczęto od miejsca... dziesiątego. Załoga **K. Hablein** i **H. P. Hablein** z RFN, która wywalczyła tę lokatę, otrzymała metalowe pucharki, na których wyryta była nazwa imprezy oraz duży napis DZIESIĄTYM. Następnie puchary z napisem DZIEWIĄTYM odebrali Austriacy **A. Lauckerbauer** i **O. Meszards.** Potem dwie jeszcze załogi z RFN, **H. Huffner — R. Kunz** (8 miejsce) i **F. Illig — D. Windmüler (7 miejsce).** Im wyższa lokata, tym puchary większe.

Z niecierpliwością czekaliśmy na moment, w którym wyczytane zostaną nazwiska Polaków. I wreszcie: **SZÓSTE MIEJSCE, PILOT KRZYSZTOF LENARTOWICZ, COPILOT JAN ROBACZEWSKI, POLSKA.** To nic, że Anglikowi trudno jest wymówić polskie nazwiska. Liczy się słowo POLAND. Gromkie brawa witają polską załogę na parkiecie, gdzie wręczane są puchary. Najgłośniej bije brawa cała ekipa polska i kilku przedstawicieli angielskiej Polonii, którzy specjalnie przybyli na uroczystość, by cieszyć się cukcesem swych rodaków. Poczuliśmy się jakby ważniejsi, a stół polski zaczął zwracać większą niż dotąd uwagę zebranych.

Dowódca szóstej załogi świata 29-letni **Krzysztof Lenartowicz,** członek Aeroklubu Krakowskiego, pilot Polskich Linii Lotniczych LOT i jego partner, II pilot 33-letni **Jan Robaczewski,** instruktor lotniczy Aeroklubu Pomorskiego, odnieśli w Coventry liczący się już na arenie międzynarodowej sukces. Cieszyli się z wysokiego miejsca, ale w chwili refleksji nie kryli się z uczuciem pewnego niedosytu. Przebieg walki wykazał bowiem, że mieli szanse na lokatę znacznie wyższą, że szkolne, jak sami określali, błędy pozbawiły ich medalu. Wiemy jednak, że na „szkolne błędy" Polaków złożyły się przyczyny obiektywne, takie jak niepełna znajomość regulaminowych niuansów i brak otrzaskania w tego rodzaju imprezach międzynarodowych. Jak na debiut polskich pilotów, szóste miejsce załogi Lenartowicz — Robaczewski było więc dobre, ale w zanadrzu mieliśmy jeszcze lepszy atut.

Dwa następne miejsca — wzwyż — zajęły załogi RFN, **P. Emig — E. Schlagmüler** i **K. Hohne — H. Ohlendorf.** Szczególnie brawa otrzymały jednak panie, **Liselotte Brost** i **Anneliese Boettiger** (RFN), które w silnej stawce pokonały wiele znakomitych załóg, głównie męskich i niespodziewanie wywalczyły trzecie miejsce i brązowy medal mistrzostw świata.

Liselotte Brost, która dowodziła załogą, lata od 12 lat i za sterami samolotów spędziła 700 godzin. Jej partnerka prof. dr **Annelise Boettiger** wylatała 900 godzin. Obie są z Monachium. Wspólnie w załodze latają od 3 lat. Co jednak szczególnie ważne, startowały wielokrotnie w krajowych i międzynarodowych rajdach samolotowych, rozgrywanych w podobny sposób jak mistrzostwa świata, rozumieją się bez słów, mają duże doświadczenie zawodnicze. Ich maleńka Cessna-150 tym razem zaprowadziła je aż na podium mistrzostw świata. Był to wielki sukces żeńskiej załogi i nie mniejsza niespodzianka mistrzostw w Coventry.

Gdy jednak na sali padły słowa: **DRUGIE MIEJSCE, PILOT WITOLD ŚWIADEK, COPILOT ANDRZEJ KORZENIOWSKI, POLSKA,** wstaliśmy z miejsc. Owacjom nie było końca. Polska była na ustach wszystkich licznie zebranych. I chyba nie tylko z powodu oczywistego sukcesu polskiej załogi, ale także dlatego, że sukces ten przypadł pilotom reprezentacji kraju, którego do tej pory praktycznie nie było na arenie rajdowych zmagań pilotów. A dodać należy, że rajdy samolotowe cieszą się wielką popularnością wśród pilotów i mają wysoką renomę w łonie Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Debiut Polaków w rajdowych mistrzostwach świata był więc podwójnie udany, zakończył się naszym wielkim sukcesem.

Wicemistrzów świata wycałowaliśmy z dubeltówki, a wraz z naszą znakomitą i utytułowaną już załogą odbieraliśmy przez cały wieczór gratulacje od gospodarzy mistrzostw, wszystkich ekip narodowych i poszczególnych pilotów, niedawnych rywali Polaków.

Witold Świadek i Andrzej Korzeniowski odnieśli największy sukces w powojennej historii polskiego sportu samolotowego, porównywalny tylko z przedwojennymi sukcesami polskich pilotów i załóg tej miary co Żwirko i Wigura, Bajan i Pokrzywka i kilku innymi.

Witold Świadek lata od 1967 r. Członek Aeroklubu Rzeszowskiego, jest lotnikiem niezwykle utalentowanym i wszechstronnym — lata na szybowcach (ma złotą odznakę z 3 diamentami) i samolotach, uprawia też spadochroniarstwo. Absolwent wrocławskiej AWF, posiada uprawnienia instruktora szybowcowego, samolotowego i spadochronowego (!). Jest także instruktorem narciarskim. Na samolotach wylatał 2 700 godzin, na szybowcach 600 godzin, wykonał 300 skoków spadochronowych. Jego pierwszą pasją jest jednak latanie samolotowe, w którym odniósł wiele liczących się sukcesów. Czterokrotnie zdobywał mistrzostwo Polski, wygrał kilka imprez krajowych, z powodzeniem reprezentował barwy narodowe za granicą. Od lat jest naszym czołowym pilotem. Lata bardzo równo i na wysokim poziomie. I jeśli nawet nie zawsze udaje mu się stanąć na najwyższym miejscu zwycięskiego podium, to zawsze jest w czołówce sportowej rywalizacji. Zawodowo pracuje w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Napędów Lotniczych WSK „PZL-Rzeszów", gdzie jest pilotem i jednocześnie szefem pilotów fabrycznych. Żonaty. Ma 29 lat i niewątpliwie wielką jeszcze karierę lotniczą przed sobą.

Andrzej Korzeniowski z Aeroklubu Pomorskiego w załodze z Witoldem Świadkiem wystartował po raz pierwszy... w mistrzostwach świata w Coventry. Jest jednak pilotem już doświadczonym, m. in. wygrał tegoroczny V Pomorski Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów. Na szybowcach lata od 1964 r. (wylatał na nich 200 godzin), a na samolotach od 1969 r. Na tych ostatnich spędził w powietrzu 1 400 godzin. Jest społecznym instruktorem samolotowym. Z zawodu jest fizykiem i pracuje naukowo w Instytucie Fizyki Akademii Techniczno-Rolniczej w Bydgoszczy. Ma 30 lat i także on jest na najlepszej drodze do wielkich sukcesów lotniczych. Potwierdziły to mistrzostwa świata w Coventry.

W chwili wielkiego sukcesu szczęście promieniało na twarzach wicemistrzów świata. Wraz z nimi cieszyła się cała polska ekipa. Srebro Polaków było widomym dowodem wielkich możliwości naszych pilotów w samolotowych rajdach. Start w Coventry powinien być więc początkiem drogi do wielkich sukcesów polskiego sportu samolotowego na arenie międzynarodowej. Trzeba tylko stworzyć pilotom jeszcze lepsze niż dotąd warunki przygotowań i umożliwić im dalsze zawodnicze starty. Reszta będzie należała do pilotów. Wiem, że nie przyniosą nam wstydu.

— Czym dla wicemistrzów świata był start w Coventry? Jakie mają odczucia? — pytania na gorąco i na gorąco odpowiedź:

— Trudną sportową walką i jednocześnie znakomitą zabawą. Tylko bardzo dokładny, precyzyjny lot gwarantował sukces. Ważna była precyzja kursowej kreski i rozpoznawalność obiektów i znaków. I pewność, że to co znalezione jest zgodne z obliczeniami trasy. Nie można się było dać zwieść chytrym, pełnym niespodzianek i kruczków zadaniom dnia, przygotowanym przez dowcipnych organizatorów. I trzeba było kręcić głową w powietrzu, bo było gęsto od maszyn w powietrzu, a loty odbywały się na zasadzie: widzę i jestem widziany.

W następnych wypowiedziach pilotów wzruszała ich pamięć o tych wszystkich osobach i instytucjach, które w jakikolwiek sposób przyczyniły się do sukcesu. Najwięcej słów wdzięczności za przygotowanie do mistrzostw padło pod adresem trenera Zdzisława Dudzika oraz Centrum Naukowo-Produkcyjnego Samolotów Lekkich PZL „PZL-Warszawa", za wypożyczenie Aeroklubowi PRL nowych „Wilg". Słowa podziękowania zbierali wielce zaangażowani w sprawy startu naszych pilotów w Coventry wiceprezes Aeroklubu PRL i kierownik ekipy polskiej Bohdan Jancelewicz i znakomicie dbający o sprawność samolotów mechanik Józef Szczutkowski, a także wielu innych, którzy pozostali w kraju, a których nie sposób wymienić. Krótko mówiąc FAJNA SPRAWA, jak arcyzwięźle podsumował mistrzostwa w Coventry jeden z pilotów.

Wszystko co polskie jest najbliższe duszy i ciału. Jednak co mistrzowskie — mistrzom oddać należy. Triumfatorzy II Samolotowych Rajdowych Mistrzostw Świata, pilot **Roland Husemann** i copilot **Sturmi Westerbarkey** z Gütersloh (RFN) otrzymali należną mistrzom porcję braw i gratulacji. Ta doświadczona w zmaganiach załoga ma za sobą wiele sukcesów. Sześciokrotni (!) mistrzowie, trzykrotni wicemistrzowie i dwukrotni drudzy wicemistrzowie RFN latają razem od 16 lat (!). Wielokrotnie i z powodzeniem reprezentowali barwy swego kraju za granicą. Startowali również w mistrzostwach świata w Szwecji, gdzie jednak zajęli dopiero 24 miejsce. **L. Husemann** ma 48 lat, z zawodu jest kupcem, lata od 1960 r. w powietrzu spędził 2 000 godzin. Jego partner, **S. Westerbarkey** ma 54 lata, na samolotach wyszkolił się w 1959 r. i wylatał na nich 1 500 godzin. Pracuje w spółce handlowej, która reprezentuje interesy... polskiej centrali handlowej ANIMEX na terenie RFN. Mistrzowie startowali w mistrzostwach na samolocie produkcji francuskiej Morane-885.

Załoga ta była w Coventry klasą dla siebie i pewnie sięgnęła po największy puchar. Mistrzowie świata docenili jednak klasę nieznanych im dotąd polskich pilotów i jako jedni z pierwszych przyszli do naszego stołu z gratulacjami dla Witolda Świadka i Andrzeja Korzeniowskiego oraz dla całej naszej ekipy.

Przyznam, że w chwili radości z wielkiego sukcesu Polaków trochę było mi żal trzeciej naszej załogi. Edwarda Popiołka i Mariana Wajdy. Niewątpliwie stać ich było na wysoką lokatę w pierwszej dziesiątce, a chyba także na medal. Ostatecznie zajęli 12 miejsce na 49 załóg, co i tak jest rezultatem zasługującym na uwagę. Wraz z pozostałymi uczestnikami mistrzostw podczas uroczystego zakończenia otrzymali pucharki pamiątkowe. E. Popiołek, którego poprosiłem o kilka słów na temat mistrzostw, był trochę niepocieszony.

— Jakoś nam nie szło. Może dlatego, że mocno przeżyłem dokonaną w ostatniej chwili zmianę samolotu — powiedział.

Cieszył się jednak radością kolegów, a z jego słów i wyrazu twarzy można było wywnioskować, że następnym razem będzie znacznie lepiej, że i jemu musi zaświecić słońce.

NA ZDJĘCIACH:

1. Witold Świadek (w środku) i Andrzej Korzeniowski (pierwszy z prawej) podczas uroczystości zakończenia mistrzostw, w chwilę po otrzymaniu pucharów za wicemistrzostwo świata.

2. Szósta załoga mistrzostw świata, Krzysztof Lenartowicz (pierwszy z lewej) i Jan Robaczewski (pierwszy z prawej).

3. Polska „Wilga" na chwilę przed startem...

4. ...i podczas startu do kolejnej konkurencji.

5. Hiszpanie E. Chetoz i J. Perea przy swoim samolocie typu Piper-28 180.

6. Francuzi C. Lataste i G. Edon na swoim Jodelu-150 „Mascaret" kołują na start.

7. Jedna z dość licznych kobiet startujących w mistrzostwach, co-pilotka A. Carding (Wielka Brytania).

8. Garden party u kierownika mistrzostw M. Seymoura. Na pierwszym planie od lewej: trener Zdzisław Dudzik, kierownik ekipy Bohdan Jancelewicz, Krzysztof Lenartowicz, Witold Świadek, Andrzej Korzeniowski i Marian Wajda.

Zdjęcia autora (6)

Zdjęcie: L. Zielaskowski

W BURZY

— Lecieć więc, czy nie?! — spytał twardo Karol nawigatora eskadry. Uparcie patrzył w ledwie widoczną twarz kapitana, który wyraźnie zwlekał z odpowiedzią, przyglądał się nie wiedzieć czemu trasie lotu wykreślonej na mapie, stukał palcami po brzegu aluminiowej kasetki, na której wypisane były wszystkie dane pracy środków radionawigacyjnych. — Zgodnie z planem już powinienem być w powietrzu, komunikat meteo jest dobry, więc...

— Właśnie, że wcale nie jest taki dobry — odparł nawigator. — Widzisz, sygnalizują nam o wystąpieniu burz, właśnie w tym rejonie.

— Za półtorej godziny będę z powrotem — upierał się Karol. — Wtedy pogadamy sobie o burzach.

— Żarty sobie robisz, jak zawsze, a jeśli przyciśnie cię do ziemi, to co? Co zrobisz? Jest przecież noc! I nie możesz lądować byle gdzie, w polu czy na drodze. Ryzyko, bracie, za duże.

— Ale czas leci, czas!

Bardzo chciał lecieć na tę trasę. Otwierała mu ona drogę do dalszych nocnych lotów, jeszcze trudniejszych, ale i jeszcze ciekawszych. Dotychczas bowiem, nawet jeśli leci na nocny lot, po godzinie czy półtorej wraca na lotnisko, nigdzie nie lądując po drodze. Teraz po tym locie rozpocznie się emocjonujące, tajemnicze nieco lądowanie na polach i leśnych polanach.

I gdy wreszcie stanął przed ostatnim zwykłym lotem po trasie, na drodze złośliwie rozsiadła się burza.

— Jeśli nie będzie można lecieć, to zawrócę! No, można lecieć?

— Nad czym tak dyskutujecie? — podszedł do nich dowódca eskadry. Czarna jego sylwetka ledwie rysowała się w nikłym świetle lampek nocnego startu.

— Pogoda niepewna, a on koniecznie chce iść na trasę — powiedział nawigator.

— Niepewna? Co ty chcesz od tej pogody?!

— Nad lotniskiem jest dobrze, ale tu, na południu, występują burze. O! Widzisz!

Niebo na południu nagle jakby obudziło się, zadrgało szarym blaskiem i zczerniało.

— To wyładowania na sieci elektrycznej — bagatelizował Karol.

— Że też mi tu takie farmazony wstawiasz! — oburzył się nawigator. — Właduje mi się w burzę i będzie kram.

— Groźna ta burza? — spytał dowódca. — Jakie w niej warunki lotu?

— Komunikat o tym nie mówi. Ale burza jest burzą.

— No cóż, ty decydujesz, nawigatorze, ale ja bym go puścił — i dowódca wspiął się po schodkach do kabiny samochodu, mieszczącego miniaturowe stanowisko dowodzenia.

— I co? Stary by mnie puścił. Słyszałeś? To co, lecieć?

— Znów błyska.

— Przecież nie będę pchał się w środek burzy! Dojdę w jej rejon i zawrócę! Szkoda mi tej nocy, cholernie szkoda!

— Wiem. No to leć. No... tylko nie wchodź w chmury! Tam może być bardzo źle! Pamiętaj...

Lotnisko jest czarną plamą oplątaną siecią świateł ulicznych i domów rozpełzających się z jednej strony szeroko i daleko, aż po horyzont, z drugiej zaś prawie styka się z nieprzeniknionym mrokiem lasów i pól. „Wiatrak" Karola idzie ostro w górę, kładzie się w zakręt na nakazany kierunek lotu; jego światła wolno rozmazują się na niebie bez gwiazd, niebie wczesnej jeszcze godziny. Do końca lotów jeszcze daleko, jeszcze parę godzin pracowitego trudu pilotów, techników, mechaników i kierowców opasłych cystern z paliwem.

Karol przesunął odrobinę korbkę strojenia radiokompasu. Mocno, wyraźnie buczały w słuchawkach kreski i kropki alfabetu Morse'a. Poprawił śmigłowiec na kursie i spojrzał przed nos „wiatraka". Mrok. Spopielały mrok. W powietrzu wisi zamglenie, jest ono ciężkie, otulające, pochłaniające jakby cały śmigłowiec. Obejrzał się — łuna miejskich świateł już gasła, już rozmazywała się w zamgleniu. Nieprzyjemna pogoda... najlepiej byłoby zawinąć grata na ogonie, odwrócić do lotniska i za parę minut być z powrotem na ziemi. Najlepiej. Najłatwiej. Ale... wtedy nie przeskoczy przez tę przeklętą ostatnią barierę trasowego lotu.

— Dwudziesty piąty, jak tam u ciebie? — spytał go kierownik lotów.

— Wieża, w porządku, lekkie zmętnienie powietrza, widoczność do pięciu kilometrów — odpowiedział zastanawiając się, czy rzeczywiście widać światła odległe od niego teraz o pięć kilometrów, czy może ledwie o połowę tej odległości.

— A przed tobą... czy widać burzę?

— Jeszcze nie.

— Zamelduj, gdy będziesz w jej rejonie.

— Zrozumiałem.

Co to?! Ogromna, pulsująca jasność wypełnia całe niebo. Śmigłowiec jest jakby na jej skraju. Błyskawica? Nie... jej zygzak widać przecież doskonale, tak w dzień jak i w nocy. Nie było więc zygzaku. Tylko wielka przerażająca jasność, która już zgasła. Dziwne to, bardzo dziwne.

Poczuł się jeszcze bardziej nieswojo. Miał za sobą kilkanaście nocnych lotów, leciał w burzy już wiele razy, ale zawsze był wtedy dzień, zawsze widać było dokładnie, że burza jest w jakichś wymiernych, z daleka widocznych granicach, że można przejść po jej skraju czy też w ogóle ominąć. A tu, teraz... nic nie widać. Rzadko rozrzucone skupiska świateł na szarym tle zamglonej nocy i ni z tego ni z owego jasność niezmierna, w której ani dopatrzeć się jakiegoś cienia, fragmentu chmury czy smug deszczu. I on, sam jak palec, leci prosto w tę jasność. Nagle zrozu-

miał obawy nawigatora. Chciał mu oszczędzić tych obaw, oszczędzić samotności z burzą przed nosem śmigłowca, oszczędzić emocji czy nocne zadanie uda się wykonać. Zerknął na zegarek. Sześć minut leci? Tylko sześć minut?! Diabelnie wolno płynie czas.

Znów! Aż zamknął na ułamek sekundy oczy, tak wielka jasność uderzyła w nie. Ostry, aż bolesny trzask w słuchawkach. Gdzieś blisko więc biją w ziemię pioruny.

— Wieża, ja dwudziesty piąty, jaka u ciebie pogoda? — spytał, bo nagle bardzo zapragnął wiedzieć, co go czeka w domu.

— Bez zmian. A jak u ciebie? — natychmiast odpowiedział pytaniem kierownik lotów.

— Jak poprzednio. Czy u naszych sąsiadów pada?

— Poczekaj chwilę... tak! Oba lotniska przed tobą są już pod burzą. Czyste jest tylko lotnisko za mną.

— Zrozumiałem. Za siedem minut będą nad punktem zwrotnym.

— A może skrócisz trasę? — zaproponował nagle kierownik lotów.— Podam ci wszystkie potrzebne dane.

— Dlaczego?! — oburzył się Karol. — Nie trzeba. Przecież warunki nie pogorszyły się.

Oh! Jak przeraźliwie jasno! Śmigłowiec zakolebał się na boki. Gdy tylko błysk zniknął, Karol szybko poprawił kierunek lotu, skrzywił się z niezadowoleniem, gdy stwierdził, iż zszedł o dwadzieścia metrów z nakazanej wysokości, spojrzał na zegar. Jeszcze pięć minut lotu naprzeciw burzy.

Szarpnięcie! Wiatr? Czy może coś z silnikiem... Nie, to silnik, to tylko wiatr. Pierwszy podmuch od burzy. Nagle skończył się równy, spokojny lot, a począł trząść się, jakby „wiatrak" jechał po bruku. Dygocze, trzęsie się, przechyla głęboko na burtę. Karol nie mniej ostro sparował cios wichury. Na szybach jeszcze sucho, ani kropli deszczu. Poleci więc dalej. Tak daleko, jak tylko się da. Minutę, dwie, a może nawet całe pięć minut. To niby blisko, raptem kilkanaście kilometrów. Ale burza też jest już blisko. Zerknięcie na boki. Światła ziemi są mętne, widoczne w niewielkim kręgu, ale są. Widzi je. Trzeba więc wytrzymać te błyski i wiatr.

— Dwudziesty piąty, co u ciebie?

— Bez zmian. Za trzy i pół minuty punkt zwrotny.

— Nie pada jeszcze?

— Nie, nie pada.

— Na pewno nie?

— Nie! Wszystko w porządku.

— Powtórz, nie zrozumiałem.

Nic dziwnego, że nie zrozumiał, pewnie już i w lotniskowej radiostacji słychać te wściekłe trzaski.

— Powtarzam. U mnie wszystko w porządku.

— Dwudziesty piąty, u mnie zaczyna padać deszcz.

Znów zmrużył oczy przed nowym błyskiem. Daleko przed sobą ujrzał w blasku błyskawicy biało-szare chmury. Były nieco niżej, niż jego śmigłowiec. Zdążę skręcić przed nimi, czy nie... Tam musi już lać, i to tak z całych sił burzy. I musi hulać straszny wiatr. I prądy powietrzne idą obok siebie w górę i w dół z ogromną prędkością. Nie wyjdzie z nich obronną ręką, jeśli nieopatrznie poleci zbyt głęboko w burzę. A tu jeszcze dwie minuty lotu. Tamte światła... nieco z lewej burty... czy to właśnie punkt zwrotny? Tak! Doleci doń. Zniosło go nieco w bok z trasy, ale widzi dobrze cel, no, może nie tak znowu dobrze, ale dostatecznie, jeszcze widzi, jakby gorzej, choć przecież każda sekunda przybliża go do świateł, rośnie więc zmętnienie powietrza, ale ciągle widzi cel, już blisko, już prawie pod nim...

Ogromny trzask w słuchawkach i nowy potok światła. Wyłączyć ogłupiałe radio! Choć na minutę. Zgłosi się, gdy tylko rozpocznie skręcać na nowy kurs. Jakby szybciej nadbiegały pod „wiatrak" światła miasteczka, nad którym miał przelecieć. Niesie go wiatr wiejący teraz w stronę burzy? Możliwe. Nowy błysk! Aż serce zamiera. Na całe niebo. Kontur skłotunionych, bardzo bliskich chmur, drżenie śmigłowca na strugach coraz bardziej wściekłego wiatru. Już czas skręcać. Wolno, spokojnie, klekot łopat targanych na boki, szybkie ruchy sterami. Jaki teraz kierunek lotu? Zapomniał na chwilę, a przecież nie ma mowy, by szukać kasety z wypisanymi danymi na trasę lotu. Osiemdziesiąt osiem stopni. Tak, osiemdziesiąt osiem. Na wschód. Dalej od burzy. Dalej od tych chmur prawie już dotykalnych.

— Wieża, ja dwudziesty piąty, minąłem punkt zwrotny, idę z nakazanym kursem — począł mówić, gdy znów na niebie rozlała się jasność. Zmarszczył brwi. Przed nim także były niskie szare chmury.

Czy jest w środku burzy? Dlaczego nie pada? I dlaczego nikt z lotniska nie odpowiedział na jego meldunek? Wywołał raz i drugi lotniskową radiostację, wzruszył ramionami. Wielki kram! Teraz, gdy zaraz będzie na połowie trasy, mogą sobie milczeć, jakoś tam wróci nawet na milczące lotnisko.

Wleciał nad czworobok świateł, przez który przesuwał się właśnie długi rząd jasnych okienek, na końcu którego były dwa czerwone światełka. Pociąg na stacji. Ale... przecież pamięta! W miejscu przecięcia się trasy lotu z torem nie było stacji! Zniosło go więc w bok. O dorych osiem kilometrów. Trzeba poprawić kurs. O ile? Trudno to tak w myśli obliczyć teraz, w raz po raz rozbłyskującym niebie. A może... przyszła myśl, którą odpędzał od siebie ale wracała uparcie... może nie namyślając się wiele skierować śmigłowiec nosem do radiostacji wzywającej go do lotniska? Lot na radiokompas to sprawa bardzo łatwa. Za dziesięć, najdalej piętnaście minut będzie nad miastem, spokojny, pewny, iż za chwilę stanie na dobrze mu znanym lotnisku. Nie, nie skręci z kursu. Połowę lotu ma za sobą. Teraz jest przecież łatwiej. Wytrzyma. Do końca.

Tylko dlaczego lotnisko milczy? Jeśli tam zaczęło lać... może nawet przerwali loty? Ale przecież niemożliwe, by pozostawili go na niebie tak samemu siebie, bez żadnej pomocy! To po prostu niemożliwe.

Jeszcze raz wywołał radiostację lotniskową. Wiatr uderzał teraz z boku, w burtę śmigłowca i pochylał go mocno na bok tak, że musiał ostro parować jego uderzenia i po paru minutach odczuł jak drętwieje mu ramię od mocnego trzymania sterów. Nie dać zepchnąć się z trasy... Znów nacisnął włącznik nadajnika, znów nie przyszła odpowiedź z lotniska i wtedy, gdy już zaklął głośno na zawodzącą w takiej chwili technikę, nagle zrozumiał: przecież jeszcze przed punktem zwrotnym sam wyłączył radio!

Pierwszą informacją, że radiostacja pracuje, był straszliwy trzask w słuchawkach, drugą zaś niespokojne wołanie kierownika lotów. Odpowiedział na nie natychmiast.

— Dlaczego się nie zgłaszałeś?! Gdzie jesteś?

— Dochodzę do drugiego punktu zwrotnego. Pogoda bez zmian.

— Zawracaj do mnie!

— Melduję przejście drugiego punktu zwrotnego — odparł z ogromnym zadowoleniem, wchodząc na charakterystyczny trójkąt świateł wyznaczających zabudowę małego miasteczka. Ale koraliki lamp znikły nagle, ukazały się, znów znikły. Cóż tam się dzieje? I wtem czerwona poświata przy burcie „wiatraka". I już Karol wie, co się stało. Ta poświata, to odblask świateł pozycyjnych na chmurach, w które niespodziewanie zanurzył się. Trzymać się teraz... wpatrzeć się w rojowisko strzałek na tarczach przyrządów pokładowych, skręcać wolno na kurs prowadzący do lotniska i lecieć, prowadzić „wiatrak" równo, spokojnie, delikatnie.

— Wieża, jestem w chmurach — zawiadomił lotnisko.

— Zejdź dwieście metrów niżej.

— Zrozumiałem. Rozpoczynam zniżenie.

Odsunął lekko drążek sterowy od siebie. „Wiatrak" jeszcze bardziej przyspieszył lot. Światło błyskawicy było teraz, w chmurze, jeszcze bardziej bolesne, jeszcze bardziej oślepiające. Wiatr kładł śmigłowiec głęboko na burty.

— Wieża, jestem na czterystu metrach — zameldował wreszcie, gdy zszedł na nakazaną wysokość.

— Nie zniżaj się więcej. U mnie pada, podstawa chmur trzysta metrów. Nadciąga burza z południowego zachodu.

Szybko przeliczył szanse. Przed nim piętnaście minut lotu do lotniska. Zdąży przed burzą? Powinien. Wywołał radionamiernik. Odpowiedzieli mu natychmiast, potwierdzając, iż leci z właściwym kursem, ale jest jeszcze o pięćdziesiąt kilometrów od nich. Wolno coś to idzie. Zbyt wolno. Jasne! Leci teraz pod wiatr. Werbel deszczu na szybach. Krople gęsto kapią na dłoń przez otwarte okienko w bocznej szybie. Cały czas czerwień świateł tuż za kabiną. Ciężko jest. Zmęczenie. Gorąco. Zobaczyć już jakieś światło za kabiną, na ziemi... byłoby lżej, byłoby z miejsca łatwo.

— Dwudziesty piąty, ja wieża, pospiesz się!

— Nie mogę już lecieć prędzej.

— Czekamy tylko na ciebie. Widzisz ziemię?

— Nie... to jest tak! Widzę! — krzyknął nagle, gdy niespodziewanie otworzyły się pod nim chmury i ujrzał długi rząd świateł wyznaczających ulicę w podmiejskim osiedlu.

— Nie wchodź już w chmury — powiedział kierownik lotów.

— To muszę zejść niżej.

— Schodź. Tylko uważaj na przeszkody — ostro zatrzeszczało w słuchawkach. — U mnie silny opad deszczu.

Odpowiedzieć, że tu, w powietrzu, leje już od kilku minut? Nie warto. Jakoś dziwnie nie chce się mówić. Patrzeć, wyprowadzać „wiatrak" z przechyleń, wyrywać go z niewidocznych dołów i rozpadlin powietrznych. Na nic więcej nie ma już czasu. Szary obłok przemyka obok kabiny, drugi, jeszcze błyśnięcie świateł pod kadłubem i nagle znów purpura odblasku za kabiną, znów jest w chmurach.

Nie skończy się chyba ten lot! Już dochodzi czas lądowania, czas obliczony przed lotem. Prawda będzie inna. Spóźni się.

— Dwudziesty piąty, daleko jesteś?

— Około ośmiu minut.

Natychmiast odpowiadają z radionamiernika, że nie mniej, niż osiem. I każą wejść na trzysta metrów. Iść głębiej w chmury? Strach. Tak! Strach. I zaraz przychodzi opanowanie. Dobrze jest. Ciężko, ale przecież wszystko jest tak, jak być powinno. I do domu jest tylko krok. Trudny krok, ale cóż on znaczy w porównaniu z tamtym, pierwszym odcinkiem trasy, z lotem w niewiadome, gdy dom pozostawał coraz dalej za ogonem śmigłowca? Tylko to zmęczenie. I zniecierpliwienie. Jak będzie, gdy przyjdzie nad lotnisko, gdy powiedzą, że może się wreszcie zniżać.

Co to?! Dlaczego wskazówka radiokompasu szybko odchodzi w bok? Powinna mu wskazywać kierunek lotu do radiostacji, która przecież jest dokładnie przed nosem śmigłowca!

— Dwudziesty piąty! — krzyknął kierownik lotów. — Radiostacja prowadząca ma defekt!

— Widzę. Czy druga prowadząca pracuje?

— Nie. Sprowadzimy cię. Jesteś dziesięć kilomerów od nas. Zejdź na dwieście metrów.

Wolno teraz, bardzo wolno w dół. Ciągle chmury za szybami kabiny. Dwieście pięćdziesiąt metrów. Chmury. Dwieście dwadzieścia. Chmury. Dwieście! Wyrównać lot. Ciągle dookoła chmury.

— Jestem na dwustu... w chmurach.

— Zejdź jeszcze pięćdziesiąt.

— Zrozumiałem — odpowiedział i zacisnął zęby. Nie mogła nawalić ta radiostacja pięć minut później? Sto pięćdziesiąt metrów to nisko. Bardzo nisko. Są światła! Jeszcze jeden obłok przepływa szybko tuż obok burty i są światła! Lotnisko, gdzie lotnisko... aha, z boku, dobrze widoczne.

— Wieża, widzę cię! Pozwól lądować.

I już. Ziemia. Już cisza, a w niej głośno bębni deszcz na blachach kadłuba i szumią rozpędzone żyroskopy przyrządów pokładowych. Karol przymyka oczy. Wdziera się pod powieki ogromny blask. Uśmiecha się. Błyskawica. A zaraz za nią grzmot potężny. Cóż to teraz, na ziemi, za strachy? Po prostu śmiech bierze.

Otworzył drzwiczki kabiny i przebiegł kilkanaście kroków dzielących go od hangaru. Pod dachem, na skraju ściany deszczu, stał nawigator.

— Melduję się po locie...

— No i jak było? Nadenerwowaliśmy się wszyscy o ciebie. Bo uczepiłeś się o ten lot, jak rzep...

— Ale wykonałem go! To co, jutro zaczynamy loty na lądowiska?

— Zaczynamy. Ale powiedz, jak było?

— Jak było... Jak nigdy dotychczas. Ciekawie. I wiesz... bardzo się cieszę, że jednak poleciałem. Na te błyskawice. Nieprędko znów zobaczę coś takiego. Dziwnego. Nieznanego. I to, że widziałem, że byłem tuż obok, bardzo cieszy.

— Ależ leje!

O krok od nich siekły beton potoki deszczu. Na kadłubach wstawały bańki natychmiast rozbijane uderzeniami grubych, gęstych kropel. Zanosiło się na długotrwały opad.

BOGDAN BARTNIKOWSKI

W ZASIĘ-GU SKRZY-DEŁ

RELATIV W TORUNIU

Halny

RELATIV czyli zespołowa akrobacja spadochronowa, a ściślej tworzenie w powietrzu wieloosobowych figur, cieszy się coraz większym powodzeniem wśród spadochroniarzy wielu państw. Począwszy od 1974 r. w tej stosunkowo nowej dyscyplinie sportu lotniczego rozgrywane są nawet mistrzostwa świata. Dodać od razu należy, że w pierwszych mistrzostwach świata, rozgrywanych w RFN, startowali również Polacy. Niestety, był to pierwszy i jak dotąd ostatni występ naszych reprezentantów w tej imprezie najwyższej rangi. I to bynajmniej nie dlatego, że nasi spadochroniarze przepadli z kretesem w rywalizacji z innymi; wręcz przeciwnie, w swym pierwszym starcie na szczycie nawiązali równorzędną walkę z najlepszymi i tylko brak doświadczenia nie pozwolił im zdobyć medalu.

Wydawało się więc, że relativ w Polsce będzie się rozwijał równie dynamicznie jak w wielu innych państwach i że stanie się wkrótce mocnym atutem naszego sportu lotniczego. Tym bardziej, że temu przekonaniu towarzyszyło duże zainteresowanie relativem ze strony naszych czołowych spadochroniarzy. Tak się jednak nie stało. Wprawdzie zapał spadochroniarzy do relativu nie ustał, ale też nie stworzono im dostatecznych warunków do uprawiania nowej dyscypliny. Aeroklub PRL wprawdzie nie zabrania wykonywania akrobacji spadochronowej, ale też nie wykazuje nią większego zainteresowania. Częściej niż w aeroklubach regionalnych skaczą na relativ spadochroniarze Wojskowych Klubów Sportowych ale i tam, mimo większych możliwości, akrobacja zespołowa nie może nabrać głębszego oddechu.

Na tym większą uwagę zasługuje to, co w zakresie relativu robi Aeroklub Pomorski. Dzięki grupie entuzjastów relativu z dr. Andrzejem Jeśmanowiczem na czele oraz poparciu kierownictwa Aeroklubu Pomorskiego, w Toruniu już na początku lat siedemdziesiątych zaczęto skakać na akrobację zespołową. Praktycznie z relativem zapoznali się niemal wszyscy czołowi spadochroniarze tego aeroklubu. Z czasem coraz składniej zaczęli tworzyć powietrzne figury i ustanawiać rekordy Polski. Andrzej Jeśmanowicz nie tylko organizuje skoki na relativ i sam skacze, ale też gromadzi literaturę przedmiotu i doświadczenie. Od niedawna skacze z kamerą umocowaną do kasku i filmuje relativ z powietrza. Dzięki metodycznemu i systematycznemu treningowi jest dziś w Aeroklubie Pomorskim grupa spadochroniarzy, którzy bardzo dobrze opanowali spadochronową akrobację zespołową. Do najlepszych należą: wspomniany Andrzej Jeśmanowicz, Józef Makowski, Aleksandra Rudzka, Edmund Janowski, Barbara Janiak, Mieczysław Kirszkowski.

W Toruniu od czterech lat rozgrywane są Ogólnopolskie Zawody Spadochronowe w Akrobacji Zespołowej. Wprawdzie impreza ta nie ma szczęścia do pogody (jest organizowana w zbyt późnym terminie), ale systematycznie się rozwija i cieszy się coraz większym zainteresowaniem spadochroniarzy z całego kraju. Tegoroczna edycja tej imprezy zgromadziła na starcie rekordową liczbę 8 zespołów: po 2 z Aeroklubu Pomorskiego i WKS „Śląsk" Wrocław oraz WKS „Wawel" Kraków, WKS „Zawisza" Bydgoszcz, Aeroklubu Wrocławskiego i Aeroklubu Warszawskiego. W sumie 30 czołowych spadochroniarzy kraju.

I chociaż niskie podstawy chmur i bardzo silne wiatry nie pozwoliły rozegrać tegorocznych zawodów, to jednak spotkanie w Toruniu było pożyteczne. Skoki jakie zdołano wykonać, próby ustanowienia rekordów Polski — w tym jedna zakończona sukcesem — pozwoliły spadochroniarzom skonfrontować swoje umiejętności, podzielić się doświadczeniami, nauczyć się nowych elementów skoku na relativ. Ukazały też sprzyjający klimat dla relativu, panujący w Aeroklubie Pomorskim.

Toruń jest dziś pierwszym ośrodkiem relativu w Polsce, ma zamiar dalej rozwijać tę dyscyplinę i organizować w niej zawody ogólnopolskie. Jeśli jednak relativ ma się stać równorzędny innym rodzajom sportu lotniczego w Polsce — a p o w i n i e n ! — muszą się nim zająć także pozostałe aerokluby regionalne i pion spadochronowy Aeroklubu PRL. Warto przy tym zdyskontować duże już doświadczenie i niemałe osiągnięcia Aeroklubu Pomorskiego w tym zakresie.

POD MAŁY -MI SKRZY -DŁA-MI

BUDOWĄ modeli latających, modeli redukcyjnych czy kosmicznych zajmuje się w Polsce wiele osób, zarówno młodych jak i w wieku dojrzałym. Wśród licznej rzeszy modelarzy lotniczych mamy, co odnotować trzeba z satysfakcją, pokaźną liczbę konstruktorów małego lotnictwa w mundurach Wojska Polskiego.

Szczególną opieką cieszą się pracownie małego lotnictwa w Wojskach Lotniczych i Wojskach OPK. W Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Lotniczych im. Jana Krasickiego w Dęblinie istnieje na przykład kilka modelarni, skupiających tak wojskowych jak i cywilów. Liceum Lotnicze przy tej uczelni ma wśród swych wychowanków wielu doświadczonych konstruktorów modeli latających, podobnie jak Aeroklub Orląt. Poza tym w Dęblinie istnieje specjalna pracownia modelarska, przygotowująca modele dla okazałej Sali Tradycji. Ambicją bowiem kierownictwa szkoły jest pokazanie modeli wszystkich maszyn, na których kiedykolwiek latali piloci sławnej uczelni lotniczej. Oglądaliśmy już pierwszą serię doskonale wykonanych, w jednej podziałce, modeli historycznych samolotów. Członkowie Aeroklubu Orląt chętnie budują natomiast modele latające i na uwięzi, troszcząc się o sportowo-techniczną stronę zagadnienia, biorąc udział w imprezach modelarskich i wystawach. Na zawodach modeli kosmicznych w Kołobrzegu I miejsce zajęli modelarze z Wyższej Szkoły Wojsk Rakietowych i Artylerii w Toruniu.

W wielu okręgach wojskowych, w klubach garnizonowych, znajdują się pracownie modelarskie, prowadzone przez instruktorów współdziałających z Aeroklubem PRL. Dostępne są te pracownie dla dzieci i młodzieży rodzin wojskowych, a także wszystkich zainteresowanych pracami ręcznymi. Oprócz modeli służących celom muzealnym, sportowym — budowane są modele na przykład w Wojskowej Akademii Technicznej w Warszawie, dla potrzeb badań aerodynamicznych, studiów i doświadczeń.

Osobną pozycję wśród modeli zajmują konstrukcje redukcyjne przeznaczone dla celów porównawczych, wystawowych i po prostu dla zaznajomienia się z danym typem samolotu, szybowca czy wiropłata. W tej grupie znajdziemy bardzo popularne wśród kolekcjonerów-modelarzy modele maszyn wojskowych. Ostatnio spółdzielnia „Plastyk" z Pruszkowa wyprodukowała piękny model samolotu Jak-1M, na którym latali i walczyli piloci sławnego pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". Mamy w serii modeli plastykowych modele „Iskry", MiG-a-15 i „Czapli". Jak wynika z programów produkcyjnych wspomnianej wytwórni, przygotowywane są dalsze serie modeli maszyn wojskowych użytkowanych w Polsce.

Na organizowanych konkursach modeli plastykowych w Toruniu, Krakowie czy Warszawie, że wymienię tylko te trzy miasta, eksponowane są częstokroć modele samolotów, na których walczyli Polacy, nawiązujące do szlaków bojowych minionej wojny. Wykonanie dobrego modelu redukcyjnego czy redukcyjno-latającego samolotu wojskowego wymaga bardzo dobrej dokumentacji. Dobry plan jest na razie rzadkością i mimo iż mamy szereg książek traktujących o historii lotnictwa, modelarze ciągle poszukują wydawnictw, druków, informacji na temat polskich samolotów wojskowych z lat minionych. Wymagania są dość surowe. Nie wystarczą trzy podstawowe rzuty samolotu. Potrzebne są dokładne przekroje, usytuowanie wszystkich podzespołów zewnętrznych. Każda szczelina i uchwyt się liczy, a nawet wyposażenie kabiny, z zaznaczeniem wszystkich przyrządów i dźwigienek. Ba, ale skąd takie plany modelarskie brać? Doświadczeni modelarze prowadzą sami bardzo starannie zbierane dokumentacje: zdjęcia, rysunki i nawet fragmenty opisów technicznych, by po pewnym czasie pokusić się o opracowanie własnego planu danego samolotu.

P.E.

ZA-CHWY-TY I NIE-PO-KOJE

POCZTÓWKI LOTNICZE

Obserwator

WIELU zawodowych reporterów wykonało w okresie powojennym kilkadziesiąt tysięcy zdjęć lotniczych. To nie pomyłka. Kilkadziesiąt tysięcy zdjęć. Tylko część z nich została opublikowana. Jest to swoista dokumentacja rozwoju polskiego lotnictwa cywilnego i wojskowego, jego osiągnięć, przedstawiająca ludzi, szkolenie oraz codzienną pracę na lotnisku i w powietrzu. Szczególnie zdjęcia sprzed wielu lat są dzisiaj wartościowym dokumentem historycznym.

Zdjęcie lotnicze bowiem można również dobrze czytać jak dokument tekstowy, ileż to autorów w oparciu o zdjęcia odtworzyło rysunki jakiegoś samolotu lub fragmentu jego konstrukcji! Zdjęcia pozwoliły ustalić zwyczaje, przepisy obowiązujące przed laty, a także potwierdziły lub zaprzeczyły dyskutowanym poglądom na temat malowania samolotów, ich oznaczeń, ubiorów lotników, wyposażenia itp.

A zdjęcia współczesne? Tych jest też dużo i aby wybrać najlepsze i najbardziej reprezentatywne dla danego rodzaju lotnictwa, trzeba się długo zastanawiać, aby wskazać najlepsze i najwierniej ukazujące fotografie współczesnego lotnictwa.

Z ciekawą inicjatywą przybliżenia lotnictwa wojskowego naszemu obywatelowi, a szczególnie młodzieży, wystąpiła Krajowa Agencja Wydawnicza, która wydała dziewięć pocztówek w obwolucie pt. „Żołnierze polskiego nieba". Zestaw ten ukazał się w cyklu „Ludowe Wojsko Polskie". Inicjatywa ciekawa, pożyteczna, na czasie i godna rozwijania. Samo wydanie pocztówek tematycznie związanych z ludowym Lotnictwem Polskim — bardzo wartościowe ze względów poznawczych. Walory popularyzatorskie ogromne. Lotnictwo wojskowe — temat atrakcyjny dla zbieraczy, hobbystów i entuzjastów lotnictwa.

Autorem zdjęć do ośmiu pocztówek jest S. Syndoman, a do jednej I. Sobieszczuk. Zdjęcie umieszczone na obwolucie wykonał Z. Chmurzyński. Wspomniani autorzy są cenionymi fotoreporterami Wojskowej Agencji Fotograficznej.

Wszystkie zdjęcia tematycznie związane są z lotnictwem myśliwskim: trzy dotyczą pilotów, cztery samolotów w powietrzu, dwa samolotów na ziemi. Zdjęcia jednak zaopatrzono w lakoniczne podpisy na odwrocie. Aby nie być gołosłownym, podam je wszystkie: piloci — Przed kursem na morze, Piloci wielkich prędkości, Omówienie lotu; samoloty w powietrzu — W słońcu, Po zachodzie słońca, Lot w sferę, Para myśliwska w locie; samoloty na ziemi — Przygotowanie do startu, W gotowości bojowej. Podpisy zostały zresztą tak sporządzone, iż z wyjątkiem trzech można je zamienić dowolnie z innymi.

Formułowanie krótkich tekstów, a szczególnie krótkich informacji do zdjęć, jest ogromną sztuką. W tym jednak przypadku zawiodło ono ich autora. Jeśli zdjęcia mają spełniać rolę popularyzatorską, to niech je spełniają do końca. Właściwie gdyby wspomnianych wyżej podpisów nie było — nabywca tej serii niewiele by stracił.

Czy wybór zdjęć odpowiada tytułowi „Żołnierze polskiego nieba"? Tylko pozornie. A gdzie inne rodzaje lotnictwa wojskowego? Czy jest to wybór najlepszy? Raczej dyskusyjny. Krótki tekst czy też wprowadzenie do „Żołnierzy polskiego nieba" napisał Eugeniusz Banaszczyk.

Jeśli zachwycam się inicjatywą Krajowej Agencji Wydawniczej, to jednocześnie niepokoi mnie to, iż za tą inicjatywą nie dostrzegamy kolejnych propozycji. Mam na myśli dalsze pocztówki na ten temat. Warto, by Krajowa Agencja Wydawnicza zainicjowała wydanie pocztówek z czołowymi pilotami lotnictwa wojskowego. Mamy przecież mistrzów walki powietrznej, zwycięzców zawodów, pilotów wyróżniających się, godnych nie tylko popularyzowania ale i naśladowania przez młodzież.

z PEZETELEM w Witebsku

JERZY R. KONIECZNY 7.

Radzieckie śmigłowce Mi-1 (SM-1) i Mi-2 w Witebsku.

Zdjęcie autora

OPINIE — PROPOZYCJE

Na konferencji prasowej, jaka odbyła się w Witebsku na zakończenie II Śmigłowcowych Mistrzostw Świata, padły bardzo pochlebne opinie na temat organizacji imprezy, wyrażono wiele słów uznania pod adresem gospodarzy mistrzostw. Podkreślił to szczególnie prezydent Międzynarodowej Komisji Wiropłatowej FAI Ralph P. Alex. W dowcipnej formie powiedział on m.in., że nie wierzy, iż w Związku Radzieckim pracuje się 8 godzin dziennie, ponieważ był codziennie świadkiem niezwykłej, ofiarnej pracy kierownictwa mistrzostw i służb pomocniczych, pracujących do późnych godzin nocnych i robiących wszystko, aby impreza przebiegała sprawnie. Stwierdził przy tym, że mistrzostwa wypadły dwa razy lepiej, aniżeli poprzednie w RFN i Wielkiej Brytanii. Jego zdaniem organizatorzy przyszłych IV Śmigłowcowych Mistrzostw Świata będą musieli dobrze popracować, aby ich organizacji i przebiegowi nadać wyższy poziom.

Prezydent Ralph P. Alex poinformował również, że pod koniec mistrzostw odbyło się posiedzenie Międzynarodowej Komisji Wiropłatowej FAI, na której podjęto decyzję o zorganizowaniu mistrzostw za trzy lata, w 1981 r. Wyraził przy tym pogląd, iż mogłyby się one odbyć w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, na co była wstępna decyzja przedstawicieli władz sportu śmigłowcowego USA, lub w Polsce. O naszym kraju, jako przyszłym organizatorze mistrzostw świata — mówiło się sporo. Polska jest znanym w świecie producentem śmigłowców. Ekipa polska zaprezentowała się w Witebsku dobrze i zwróciła na siebie uwagę przedstawicieli innych krajów. Poza tym znana była nasza aktywność na forum Komisji Wiropłatowej FAI, której przedstawiciel z ramienia Aeroklubu PRL, Ryszard Witkowski, członek międzynarodowego jury w Witebsku, ma duży autorytet wśród zagranicznych działaczy sportu śmigłowcowego. Wszystko to oraz niechęć ze względu na odległość i niedogodności transportowe sprzętu za ocean, kierowało uwagę uczestników mistrzostw na Polskę, jako przyszłego organizatora mistrzostw. Mówiło się też ewentualnie o kandydaturze Austrii, ale reprezentacji tego kraju nie było w Witebsku. Ostatecznie sprawę przyszłego organizatora mistrzostw rozstrzygnie Komisja Wiropłatowa FAI na swych następnych posiedzeniach. Można się też spodziewać i trzeba się z tym liczyć, że Komisja zwróci się ze stosowną propozycją w tej sprawie do Aeroklubu PRL. W Witebsku panowała dość zgodna opinia, iż lepiej byłoby, aby następne mistrzostwa odbyły się jednak w Europie. Ralph P. Alex wyraził przy tym nadzieję, że da to możliwość startu reprezentantom większej ilości krajów. Wszak, jak wiadomo, w Witebsku nie startowali liczący się potentaci śmigłowcowi — Francuzi, nie było też Czechosłowaków, Włochów Hiszpanów i reprezentantów innych krajów.

Ważne również — o czym mówiła na konferencji prasowej absolutna mistrzyni świata Liubow Prichodko — aby w przyszłych IV mistrzostwach startowało więcej kobiet, tak w klasyfikacji indywidualnej jak i drużynowej.

Sędzia główny mistrzostw, Otto Rietdorf (RFN), powiedział, że impreza w Witebsku miała charakter nie tylko sportowy ale i polityczny, ponieważ pozwoliła jej uczestnikom unaocznić jakie ogromne możliwości rozwoju i współpracy ma Związek Radziecki. Podkreślił on, że kraje Wschodu i Zachodu mogą być dla siebie dobrymi i potrzebnymi partnerami we wzajemnej współpracy.

Kierownik ekipy RFN, ppłk Menges, oświadczył na konferencji m.in.: — Przybyliśmy tu z nadzieją rozszerzenia przyjacielskich kontaktów ze Związkiem Radzieckim i innymi uczestnikami mistrzostw. Mogę obecnie stwierdzić, że w ZSRR znaleźliśmy dużo przyjaciół i mam nadzieję, że przyjaźń tę będziemy rozszerzać. Przyjeżdżając na mistrzostwa wiedzieliśmy, że gospodarze przygotują je bardzo dobrze. To się potwierdziło. Cieszymy się, że tak wspaniale wypadli w nich piloci radzieccy. My, reprezentanci Republiki Federalnej Niemiec, jesteśmy bardzo zadowoleni z naszych wyników na mistrzostwach. Dziękujemy gospodarzom za ich dobrą organizację. Mamy nadzieję, że spotkamy się na IV Śmigłowcowych Mistrzostwach Świata. Teraz trzeba tylko znaleźć kraj, który miałby ku temu warunki i podjął się ich organizacji.

Podobną opinię wyrażali przedstawiciele innych ekip startujących w Witebsku, Amerykanie, Anglicy. Nasi radzieccy przyjaciele wyrażali życzenie, aby na przyszłych mistrzostwach startowało więcej reprezentacji z krajów socjalistycznych. Będą się też starali zapraszać naszych pilotów na mistrzostwa śmigłowcowe ZSRR, aby wzajemne starty i wymiana doświadczeń służyły rozwojowi i podnoszeniu poziomu sportu śmigłowcowego.

POTRZEBNY LEKKI ŚMIGŁOWIEC

W toku rozgrywania III Śmigłowcowych Mistrzostw Świata mówiło się w Witebsku wiele o odpowiednim sprzęcie dla uprawiania i rozwijania sportu śmigłowcowego. Przedmiotem żywego zainteresowania były śmigłowce zachodnie, szczególnie Bölkow-105 i „Jet Ranger-3", lekkie i ekonomiczne dla celów sportowych. W rozmowach dało się zauważyć, że uprawianie sportu na Mi-2, najmniejszym śmigłowcu jakim obecnie dysponujemy, jest nieekonomiczne; jest to bowiem maszyna za ciężka do wielu zadań sportowych. Z rozmów ze specjalistami radzieckimi można było wywnioskować również zainteresowanie się lekkimi śmigłowcami. Wyrazem tego była m.in. obecność na mistrzostwach Generalnego Konstruktora Biura im. Michała Milla — inż. Marata N. Tiszczenki i jego zastępcy inż. Kuźniecową.

Sugestie w sprawie lekkiego śmigłowca były dość jednoznaczne. Zaczyna się odczuwać potrzebę posiadania lekkiego wiropłata z przeznaczeniem do takich zadań jak: masowe szkolenie, loty dyspozycyjne, patrolowanie lasów, rurociągów, linii energetycznych i dróg szybkiego ruchu, akcji ratowniczych w trudno dostępnym terenie, a przy okazji dla potrzeb uprawiania sportu śmigłowcowego. Wiadomo bowiem, że Mi-1 (SM-1) nie jest już od kilkunastu lat produkowany, a resztki tych maszyn, ekspolatowanych jeszcze w aeroklubach radzieckich i u nas, podobnie jak Ka-26, zostaną w niedługim czasie wycofane z użytkowania.

Mistrzostwa w Witebsku wykazały, że problem nowej konstrukcji lekkiego, ekonomicznego śmigłowca stanął zdecydowanie w centrum zainteresowania konstruktorów i użytkowników.

WIRUJĄCE DZIEWCZĘTA

Żeńską część ekipy amerykańskiej na III mistrzostwach stanowiły członkinie Międzynarodowego Kobiecego Stowarzyszenia Pilotów Śmigłowcowych — Whirly — Girls (Wirujące dziewczęta). Prowadziły one w Witebsku akcję werbunkową nowych kandydatek. Roczna składka członkowska wynosi 5 dolarów. Amerykankom udało się pozyskać do stowarzyszenia naszą pilotkę — Teresę Ćwik-Maszczyńską. Otrzymała ona numer legitymacji członkowskiej 260.

Z KURSEM 240

Skończyły się mistrzostwa i skończyła się pogoda. W niedzielę, 6 sierpnia, mgła długo wisiała nad Witebskiem i udało się nam wystartować w drogę powrotną do kraju z kursem 240° dopiero około południa. Wracaliśmy w takim samym szyku „gęsiego" jak w przylocie. Prowadził nas radziecki Mi-1, potem dwa amerykańskie Bell-105 „Jet Ranger-3" (jeden z cywilną rejestracją zachodnioniemiecką) i dwa angielskie (produkcji USA) Hughes-500 D, a następnie trzy polskie Mi-2 i Mi-8 (z waszym reporterem na pokładzie) i radziecki Mi-1. Po starcie z lotniska cała śmigłowcowa kawalkada nadleciała w paradnym szyku nad miasto, żegnając w ten sposób jeszcze piękniejszy z lotu ptaka, gościnny Witebsk.

Lot powrotny do kraju był okazją dla polskich pilotów do przelecenia się i pilotowania amerykańskich maszyn. Z Witebska do Mińska pilotował „Jet Rangera" Stanisław Kasperek, z Mińska do Wilna — Kazimierz Pogorzelski, a z Wilna do Białegostoku — Krzysztof Kaczanowski. Ten ostatni leciał z Mińska do Wilna również na Mi-8.

Nie udało się tego samego dnia dolecieć do Warszawy. Nocowaliśmy w Białymstoku. Nie obyło się też w drodze powrotnej bez perturbacji żołądkowych, dokuczających niektórym członkom naszej ekipy. Śmigłowiec potrafi jednak lądować prawie w każdym miejscu, no więc..., ale niech historia wyprawy śmigłowcowej do Witebska przemilczy raczej ten drobny, wielce żartobliwy epizod.

Dolecieliśmy do Warszawy w samą porę, bo pogoda zepsuła się i kto wie, jak długo trwałaby nasza podróż powrotna, gdybyśmy wylecieli z Witebska kilka godzin później.

Wylądowaliśmy na Okęciu pełni wrażeń i pomysłów na temat przyszłości naszego sportu śmigłowcowego. Do odpowiedzi na pytanie „Czy stać nas na sport śmigłowcowy?" — powrócimy niebawem na łamach „Skrzydlatej".

Prasa polska wykazywała zainteresowanie III Śmigłowcowymi Mistrzostwami Świata.

W DĘBLIŃSKIM AEROKLUBIE ORLĄT

Minionego lata na dęblińskim niebie więcej było szybowców niż... odrzutowców! Tak się złożyło, że podchorążowie Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej szkolenie praktyczne na samolotach odrzutowych odbywali na innych lotniskach, co tym samym umożliwiło członkom aeroklubu intensywniejszy trening szybowcowy. Skorzystali z tego także młodzi piloci stołecznego aeroklubu, którzy w Warszawie „nie mogli się zmieścić" na własnym lotnisku i przyjechali do Dęblina na dwa wakacyjne obozy.

Ruch był więc ogromny, gdyż połączonymi siłami instruktorskimi i sprzętowymi sprawniej odbywało się szkolenie młodych oraz trening zaawansowanych pilotów. Trzon grupy dęblińskiej stanowili uczniowie miejscowego Liceum Lotniczego, natomiast warszawskiej — młodzież szkół stołecznych. Aeroklub Orląt każdego roku szkoli około stu licealistów do III klasy szybowcowej. Sześciu najlepszych wyróżniono w bieżącym sezonie przeszkoleniem w pilotażu samolotowym. Latali na samolocie Zlin-42. W grupie tej pil. Pacek wykazał się dużymi zdolnościami w wykonywaniu akrobacji, a że ma dopiero 16 lat, więc pod opieką dobrego instruktora i przy odpowiednim treningu może być w niedalekiej przyszłości wytrawnym akrobatą. Dwóch tegorocznych absolwentów Liceum Lotniczego — Marek Bylinka i Marian Ochnio, poświęciło w całości ostatnie wakacje na „latanie usługowe". Pełniąc funkcję pilotów holujących, umożliwili swym młodszym kolegom intensywne szkolenie szybowcowe. Obaj przyjęci zostali już do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej i wkrótce przywdzieją podchorążackie mundury.

Mimo nie najlepszych (jak w całym kraju) warunków meteorologicznych, dęblińscy szybownicy dobrze wykorzystali tegoroczne lato. Duża w tym zasługa kierownika aeroklubu Bogdana Jóźwickiego i instruktorów oraz życzliwej atmosfery jaką dla sportowego latania stworzyła komenda WOSL z gen. bryg. pil. drem hab. Józefem Kowalskim na czele.

Tekst i zdjęcia:
TADEUSZ CHWAŁCZYK

NA ZDJĘCIACH:

1. „Bociany" w startowej kolejce.
2. Wspólne dęblińsko-warszawskie latanie i wspólne kierownictwo lotów.
3. W Dęblinie latają także dziewczęta. Teresa Baraszkiewicz już trzecie wakacje spędza na lotnisku i zdołała uzyskać II klasę pilota szybowcowego.
4. Marian Ochnio jeszcze za sterem sportowej „Wilgi" w roli pilota holującego, ale już wkrótce jako podchorąży rozpocznie poznawanie tajemnic pilotowania samolotów odrzutowych.
5. Marek Bylinka ma na swym koncie ponad 300 godzin lotów samolotowych, a w tym roku zdobył także pierwszy diament do złotej odznaki szybowcowej.

nasze trasy

W REJONIE WARKI

Niedawno byłem w Warce, nad Pilicą. Małe to miasteczko zapisało w swej 400-letniej historii wiele ważnych dat i nazwisk. Tu urodził się bohater Powstania Listopadowego — Piotr Wysocki. Dokumenty dawnych sławnych lat gromadzi Muzeum im. Kazimierza Pułaskiego. Na ścianie zabytkowego ratusza jedna tablica, wmurowana w 300 rocznicę bitwy stoczonej zwycięsko przez hetmana Stefana Czarnieckiego ze Szwedami, upamiętnia tryumf polskiego oręża, druga — przypomina dzień 23 sierpnia 1944 roku, kiedy to w czasie ciężkich walk toczonych przez 1 Armię Wojska Polskiego na przyczółku warecko-magnuszewskim samoloty 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" lotem bojowym nad Warką zapoczątkowały swój szlak bojowy.

Miasto jest piękne, tak jak piękny jest pejzaż nadpilicki. Rozwija się bujnie. W ciągu minionych 5 lat zdobyło trzykrotnie pierwsze miejsce we współzawodnictwie miast i gmin, przeznaczając zdobyte nagrody na budowę nowych dróg i asfaltowanie nawierzchni. Buduje się osiedle 100 domków jednorodzinnych, wszystkie ulice są oświetlone, na ukończeniu jest oczyszczalnia mechaniczno-biologiczna. No i — duma, bogactwo Warki: rozciągnięte na obszarze 7,5 tysiąca hektarów w dolinie Pilicy sady, które wyjątkowo w tym roku obrodziły.

Tak jest dziś, kiedy siedzę na wareckim stadionie Pilica i rozpoczyna się tradycyjne święto owocowych plonów. Prawdziwy owocowy karnawał. Zanim skończy grać ludowa kapela — wspomnijmy jak tu było przed 34 laty.

Trzaskały w Warce salwy hitlerowskich plutonów egzekucyjnych. Mordercy ze swastyką wyjątkowo okrutnie mścili się na tutejszej ludności. Warka ogółem, wskutek hitlerowskiego terroru, straciła 2,6 tys. mieszkańców, ulegając całkowitemu zniszczeniu.

Rejon Warki obfitował w naziemne i powietrzne działania wojenne. To tu młodzi piloci naszego ludowego lotnictwa przechodzili chrzest bojowy, tu — wykonywali loty rozpoznawcze wspólnie ze szturmowcami, tu atakowali transporty kolejowe, kolumny samochodowe, skupiska wojsk i stanowiska artylerii przeciwlotniczej wroga.

Pułkownik Edward Chromy, ówczesny pilot myśliwski pułku „Warszawa", tak mówi o jednym ze swych lotów:

Było to w końcu września 1944 roku. Nasz klucz w drodze powrotnej po wykonaniu rozpoznania w rejonie Skierniewice — Mszczonów — Grodzisk Mazowiecki przyłapał transport kolejowy, złożony z ponad 50 krytych wagonów towarowych. Pociąg sunął wolno na trasie Radom — Warszawa, minął bez zatrzymania się stację Chynów, wychodząc na otwartą przestrzeń. Dostrzegłem go w tym właśnie momencie i natychmiast wskazałem jego położenie pozostałym kolegom z klucza.

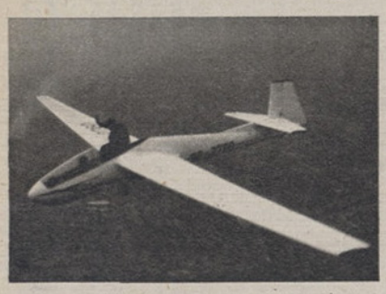
Reakcja była błyskawiczna: Matwiejew i Kozak zapewnili nam osłonę z powietrza, a Kalinowski ze mną znurkował ostro na pociąg, załadowany przypuszczalnie amunicją i sprzętem dla Niemców walczących z powstańcami w Warszawie.

Taki obrazek pozostaje na długo w pamięci: powiększający się w kręgach celownika parowóz, ziemia, która nagle stanęła dęba i pędziła w tempie przyspieszonego filmu, wreszcie rozbiegane przed oczyma serie ze sprzężonego działka, strzelającego chaotycznie z ostatniego wagonu. Z tymi seriami skrzyżowały się moje, ulokowane w opasłym brzuchu lokomotywy.

Wyrwałem z nurkowania tuż nad pajęczyną drutów telegraficznych i podciąganym zakrętem, niesiony siłą rozpędu, znowu skierowałem się na transport. Niemieckie działko już umilkło — „załatwił" je Kalinowski. Przydusiłem maszynę do ziemi i jeszcze raz złapałem lokomotywę na celownik. Wytrzymałem serię tak długo, aż parowóz zadrżał w eksplozji kotła, okrywając się kłębami wylatującej pod ciśnieniem pary. Przeskoczyłem przez ten biały kłąb i świecą poszedłem w górę.

Niemiecki transport nie dotarł do celu. Wywołani przez radio szturmowcy z Zadybia dokończyli potem naszą robotę. **(z)**

korespondencje



AEROKLUB ŚLĄSKI

3 sierpnia br. na lotnisku klubowym w Muchowcu — Henryk Nawrat z Aeroklubu Śląskiego wykonał swój 1000 skok ze spadochronem. Skoczka-jubilata wyholowano w szybowcu „Bocian" na wysokość 1000 m, aby w ten sposób uatrakcyjnić tę przyjemną i niecodzienną sportową uroczystość. Szybowiec pilotował instruktor mgr Marek Włoch, a całemu przedsięwzięciu patronował szef wyszkolenia instuktor Jan Filus. Henryk Nawrat uprawia sport spadochronowy od roku 1973, legitymując się tytułami wicemistrza juniorów z roku 1976 oraz absolutnego mistrza Polski juniorów w roku ubiegłym.

*

W dniach 19—21 sierpnia br. rozegrano na lotnisku Muchowiec międzynarodowe zawody spadochronowe pomiędzy Aeroklubem „Marilla Rigazio" z Vercelli (Włochy), a Aeroklubem Śląskim w Katowicach. W zawodach startowało 27 uczestników, w dwóch konkurencjach: indywidualnej i drużynowej na celność lądowania. W konkurencji indywidualnej gospodarze zajęli trzy pierwsze miejsca (Tadeusz Dziugieł, Andrzej Gajewski i Mirosław Ozga), ustępując Włochom w skokach drużynowych. W ogólnej klasyfikacji, po podliczeniu wyników dwóch konkurencji, zwycięstwo wraz z efektownym pucharem, przypadło w udziale gościom.

*

W dniach 1—7 września br., czekając na korzystne warunki atmosferyczne do wykonywania skoków, 18 zawodników z aeroklubów w Sofii, w Šumperku i Śląskiego uczestniczyło w międzynarodowych zawodach spadochronowych. Planowano trzy konkurencje: indywidualną i drużynową na celność lądowania oraz relativ (utworzenie „gwiazdy" i „ławy" przez trzech skoczków). Niestety, niezbyt przychylna aura ograniczyła realizację planu zawodów tylko do celności indywidualnej i drużynowej. Zdobywcą 1 miejsca został Lubomir Prwanow z Sofii, a na drugiej i trzeciej pozycji uplasowali się Henryk Nawrat i Józef Bugaj z Katowic. W klasyfikacji drużynowej i ogólnej zwyciężyli gospodarze.

Andrzej Gemza
Zdjęcie: **Andrzej Gajewski**

AEROKLUB POZNAŃSKI

Diamenty do złotej odznaki szybowcowej za przelot po trasie trójkąta 300 km uzyskali 30 lipca br. Jan Hyjek i Michał Mikuła. Obaj startowali na szybowcach „Pirat".

Do końca lipca br. szybownicy poznańscy wylatali 1 200 godzin i przelecieli 18 500 km po trasach zamkniętych oraz 5 500 km po rasach nawigowanych. Kolejną klasę pilota szybowcowego uzyskali: Jan Hyjek, Mariusz Mastalerz, Marek Kamoś, Stanisław Kamiński, Marzena Grylewicz, Jacek Pachocki i Robert Dehmel. Ponadto uzyskano szereg uprawnień — do akrobacji podstawowej na szybowcach, do lotów bez widoczności ziemi oraz innych uprawnień wyszkoleniowych.

*

W ramach współpracy z Kuratorium Oświaty i Wychowania Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu, w dniach 1—30 sierpnia br. na lotnisku klubowym Kobylnica zorganizowano obóz młodzieżowy dla kandydatów podstawowego szkolenia szybowcowego, w którym brało udział 25 osób.

*

Klub Seniorów Lotnictwa Aeroklubu Poznańskiego zorganizował dla swych członków trzydniową wycieczkę rekreacyjno-historyczną do Malborka i Gdańska. Wśród uczestników wycieczki, którą kierował prezes KSL płk rez. pil. Kazimierz Pieniążek, znajdowali się przedstawiciele różnych kombatanckich środowisk: powstańcy wielkopolscy z lat 1918—19, weterani walk ludowego lotnictwa oraz uczestnicy walk lotnictwa polskiego na Zachodzie. Bogaty program wycieczki byłby niemożliwy do zrealizowania, gdyby nie pomoc dowódcy Wojsk Lotniczych, który akceptował program, przydzielając seniorom autokar wraz z obsługą. Zwiedzono zamek krzyżacki w Malborku, w Gdańsku zaś Westerplatte, Pocztę Polską oraz Port Północny. Na zakończenie pobytu w Malborku seniorzy lotnictwa spotkali się z I sekretarzem Komitetu Miejskiego PZPR, który zapoznał zebranych z osiągnięciami miasta i regionu. Szlak powrotny do Poznania prowadził przez historyczne pole bitwy pod Grunwaldem, gdzie obejrzano muzeum i wysłuchano prelekcji.

*

Uczestnicy obozu szybowcowego, zgrupowani na lotnisku klubowym w Kobylnicy, wzięli z okazji Święta Lotnictwa, udział w spotkaniu z zasłużonymi weteranami walk, członkami KSL AP: ppłk. w st. spocz. Januszem Mościckim, płk. rez. Aleksandrem Licewiczem i z byłym synem pułku z lat wojny — obecnie ppłk. Hieronimem Kowalskim.

*

3 września br. spadochroniarze Aeroklubu Poznańskiego wzięli udział w imprezach związanych w tym roku z ogólnopolską inauguracją roku szkolnego i z tradycyjnymi dniami grodu, obchodzonymi pod nazwą „Gniezno rodu Piastów". Z podziwem oglądano skoki na stadion, które wykonali Maciej Antkowiak, Marek Beska, Bogdan Jankowski, Adam Łużny i Waldemar Wojtasiewicz. Akrobację na samolocie Zlin-526F wykonał Waldemar Górniak. Kolejną imprezą w tym samym dniu było „Grodziskie Piwobranie". Piękny pokaz akrobacji samolotowej dał tu Waldemar Górniak, zaś skoki spadochronowe na stadion wykonali Bogdan Jankowski i Waldemar Wojtasiewicz. Waldemar Górniak dał również pokaz akrobacji z okazji obchodów „Dni Obrzycka" oraz w Łagiewnikach pod Poznaniem, w dniu manifestacji antywojennej w rocznicę wybuchu II wojny światowej, zorganizowanej pod pomnikiem ofiar faszyzmu.

Mgr Marian Gutowski

9 września 1978 r. zginął śmiercią lotnika nasz Kolega

MIROSŁAW JADACH

podczas startu z lotniska Vrchlabi na samolocie Zlin-526AFS. Mirosław Jadach był bardzo sumiennym i ceniony mechanikiem, a jednocześnie pilotem Aeroklubu Radomskiego. W tegorocznych Mistrzostwach Świata w Akrobacji Samolotowej w Czeskich Budziejowicach pełnił funkcje mechanika w reprezentacji Polski. W zmarłym tracimy dobrego Kolegę, Przyjaciela i pracownika. Cześć jego pamięci!

Pracownicy i piloci Aeroklubu Radomskiego

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Tadeusz Malinowski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**

REDAKCJA: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

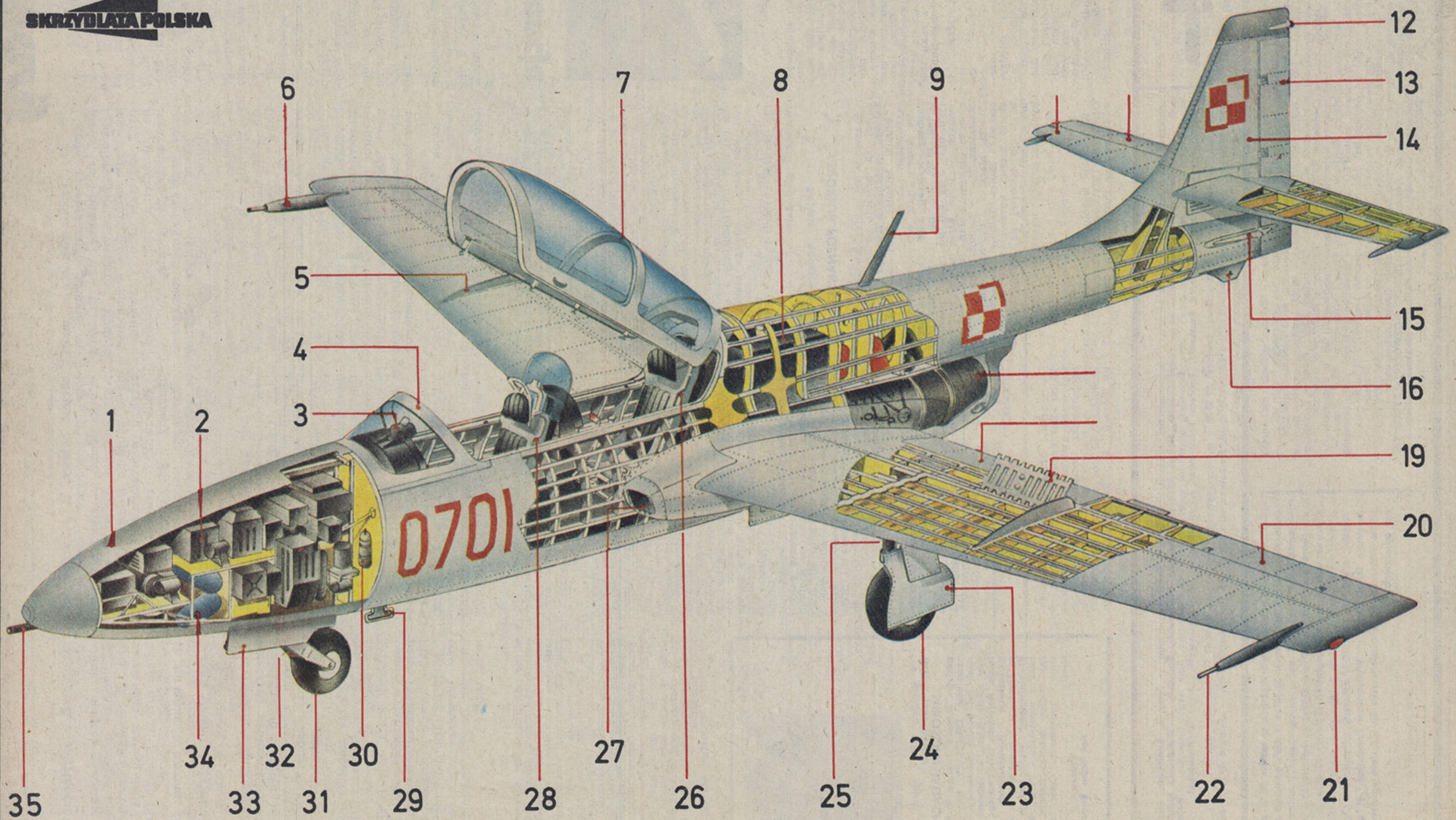
WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej — 65 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowonych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady

Podpisano do druku 29.09.1978 r. S-13. Zam. 3570. INDEKS 37606.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm² ; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY TS-11 „ISKRA"

1. Odejmowana laminatowa osłona przedniej części samolotu, 2. Wyposażenie elektryczne i radiowe, 3. Urządzenie celownicze, 4. Stały wiatrochron, 5. Grzebień kierujący strugi powietrza, 6. Przeciwwaga antyflatterowa, 7. Odrzucana awaryjnie osłona kabiny, 8. Główny zbiornik paliwa, 9. Antena radiowa, 10. Statecznik poziomy, 11. Ster wysokości, 12. Światło pozycyjne, 13. Ster kierunku, 14. Statecznik pionowy, 15. Napęd steru wysokości, 16. Zderzak ogonowy, 17. Silnik turboodrzutowy, 18. Klapa, 19. Wychylany hamulec aerodynamiczny, 20. Lotka, 21. Światło pozycyjne, 22. Nadajnik prędkościomierza, 23. Osłona podwozia głównego, 24. Koło podwozia głównego, 25, Goleń — amortyzator olejowo-powietrzny, 26. Wyrzucany fotel instruktora, 27. Wlot powietrza do silnika, 28. Wyrzucany fotel ucznia, 29. Antena radiowysokościomierza, 30. Zbiornik cieczy odladzającej, 31. Koło przednie, 32. Goleń koła przedniego, 33. Osłona podwozia przedniego, 34 Zbiorniki instalacji tlenowej, 35. Działko pokładowe.

Rys. JULIAN MALEJKO

SKRZYDLATA POLSKA